

EPICARMO CORBINO

ANNALI
DELL'ECONOMIA ITALIANA

Volume Secondo: 1871-1880



CITTÀ DI CASTELLO
COI TIPI DELLA SOCIETÀ TIP. "LEONARDO DA VINCI,,

1931 - X

ANNALI DELL'ECONOMIA ITALIANA

Volume Primo - 1861-1870

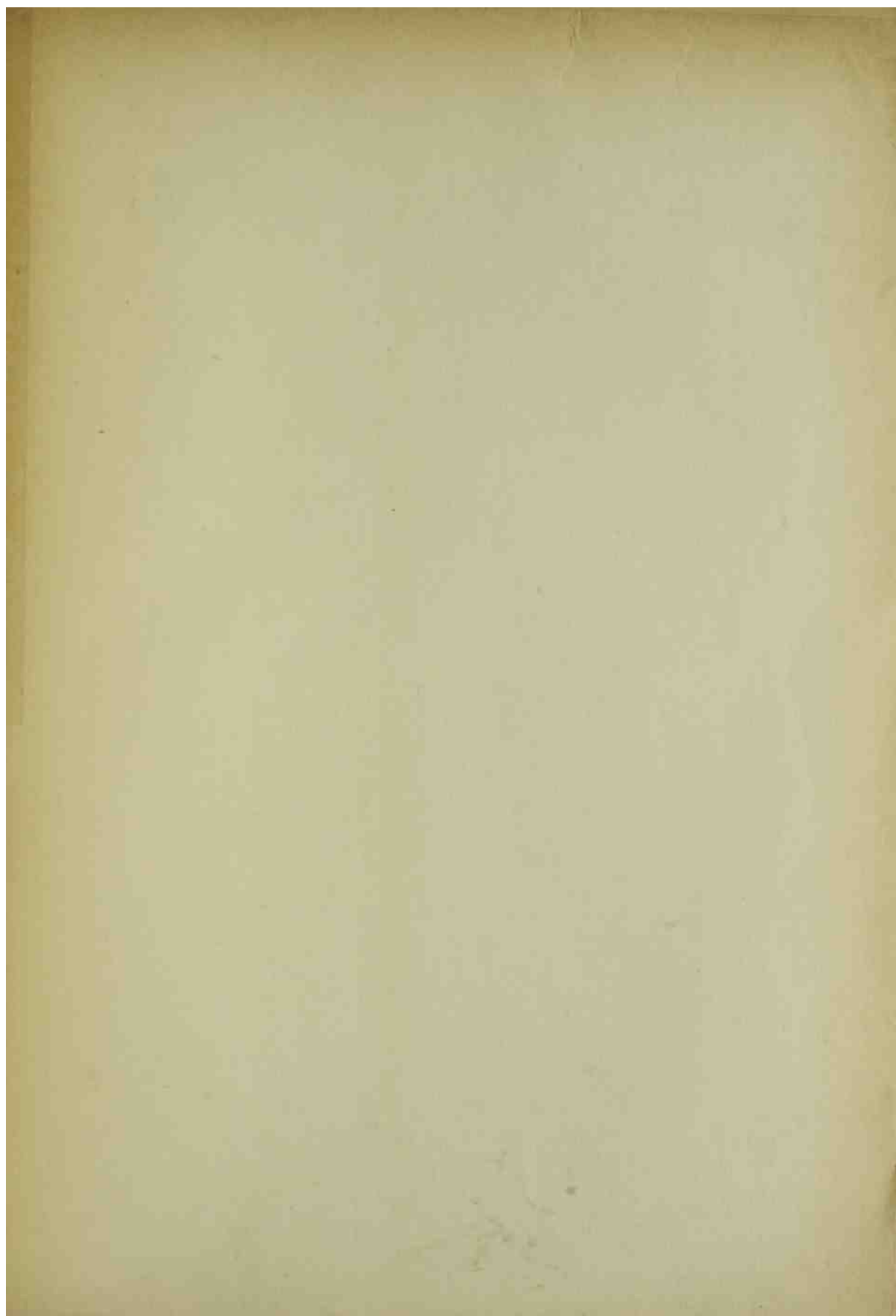
Pagg. XVI-336 L. 44

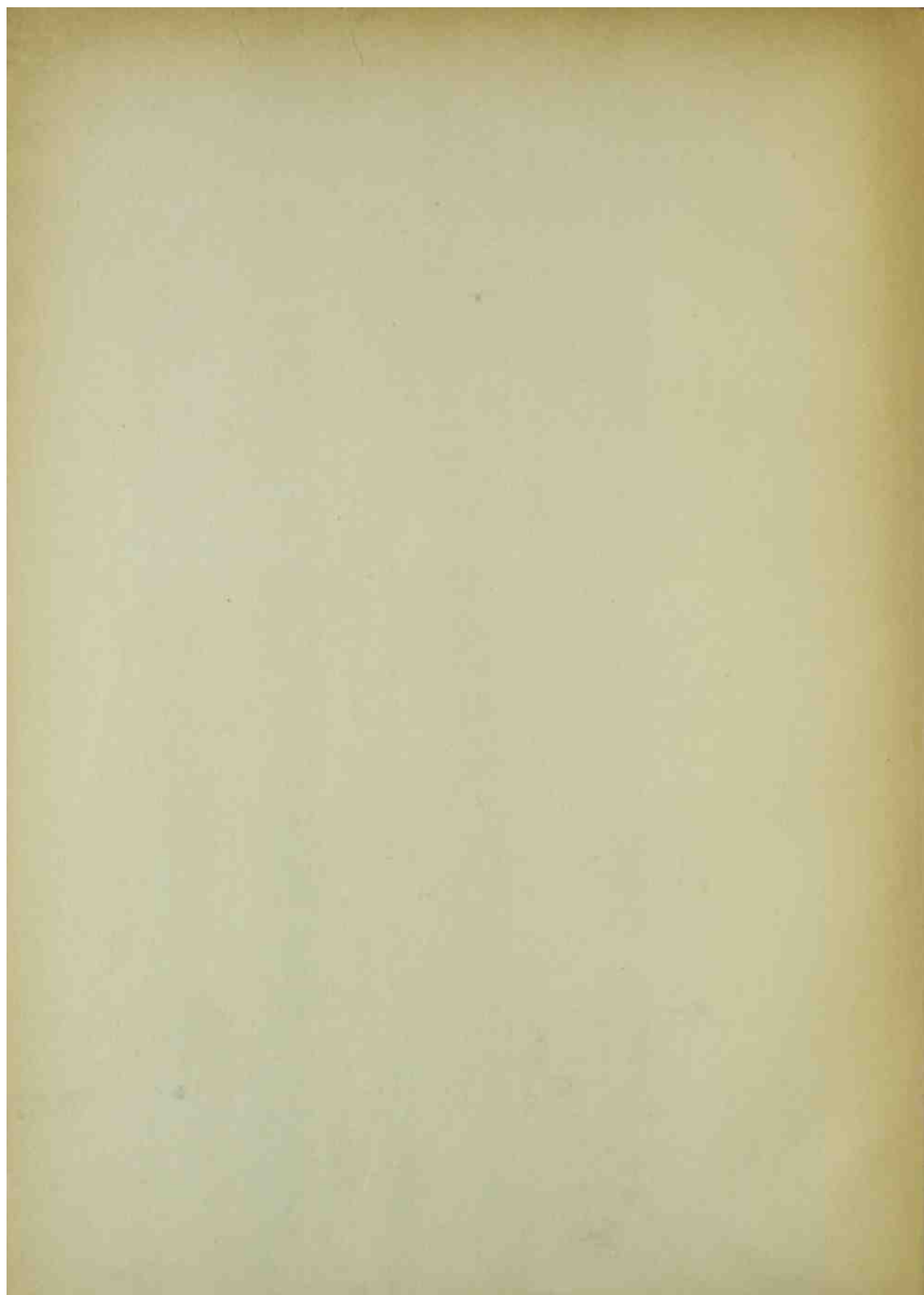
Prezzo del presente volume: Lire 46

Inviando l'importo anticipato si riceverà ogni volume, franco di porto, per Lire 40.

Rivolgere richieste all'Autore

NAPOLI (117) - Via del Parco Margherita, 73 - NAPOLI (117)





ANNALI DELL'ECONOMIA ITALIANA

VOLUME II

1871-1880



RMS12484SS

DEP. J. 653

EPICARMO CORBINO

ANNALI
DELL'ECONOMIA ITALIANA

Volume Secondo - 1871-1880



CITTÀ DI CASTELLO

SOCIETÀ ANONIMA TIPOGRAFICA «LEONARDO DA VINCI»

1931 - X

N.ro INVENTARIO PRE 16143

* * *

PROPRIETÀ LETTERARIA

* * *

Tutti i diritti di riproduzione e di traduzione riservati

INDICE

Bibliografia delle opere più frequentemente citate	pag. VII
Introduzione	» 1

CAP. I. — Produzione agricola e politica agraria.

1. Inchieste e studi — 2. Il credito all'agricoltura — 3. Valore e divisione della proprietà — 4. Contratti agrari e questione sociale nelle campagne — 5. Politica agraria e bonifiche — 6. La cerealicoltura — 7. Legumi, ortaggi, vino, olio e frutta — 8. Piantе industriali e boschi — 9. Bestiame	» 37
---	------

CAP. II. — La vita industriale.

1. Deficienza di capitale e sviluppo industriale — 2. L'esposizione di Milano del 1881 — 3. Industria mineraria e metallurgica — 4. Siderurgia — 5. Industrie meccaniche — 6. Industrie tessili: lino, canapa, juta — 7. Cotone — 8. Lana — 9. Industria serica — 10. Industrie chimiche — 11. Industrie diverse	» 85
--	------

CAP. III. — Commercio estero e politica commerciale.

Sez. I. — Commercio estero e bilancia economica.

1. Commercio estero: esame per categorie di merci — 2. Paesi di provenienza e destinazione — 3. La bilancia economica	» 147
---	-------

Sez. II. — La politica commerciale.

1. Mutamenti nello spirito pubblico — 2. Forze che tendevano all'abbandono del liberalismo — 3. La denuncia dei trattati — 4. Le trattative per l'accordo con la Francia — 5. Il nuovo trattato con la Francia respinto a Versailles — 6. La tariffa del 1878. Suoi caratteri. Il dazio sui cereali — 7. Il trattato con l'Austria-Ungheria e gli ultimi provvedimenti del decennio	» 175
---	-------

CAP. IV. — Opere pubbliche. Trasporti e comunicazioni

Sez. I. — Opere varie e comunicazioni.

1. Spese per opere pubbliche. Strade ordinarie — 2. Porti e movimento della navigazione. — 3. Poste, telegrafi e telefoni — 4. Marina mercantile e cantieri navali — 5. Sovvenzioni marittime pag. 217

Sez. II. - Le Ferrovie.

1. Il disagio delle società ferroviarie — 2. Il riscatto della rete dell'Alta Italia: convenzione di Basilea — 3. La proposta di esercizio governativo — 4. La Sinistra e la convenzione di Basilea — 5. Le proposte Depretis per l'assetto della rete — 6. La Commissione d'inchiesta — 7. Le costruzioni di nuove linee — 7. Statistiche del traffico ferroviario 236

CAP. V. — La Finanza.

Sez. I. — La politica finanziaria.

1. Le proposte di Sella per sanare il deficit di bilancio e di tesoreria — 2. Il macinato, il pareggio e la caduta di Sella — 3. Il pareggio raggiunto da Minghetti — 4. La Sinistra e il bilancio — 5. Il programma finanziario di Depretis — 6. La proposta di soppressione del macinato — 7. La soppressione del macinato e gli ultimi provvedimenti tributari del decennio > 275

Sez. II. — Statistiche finanziarie e finanza locale.

1. Le entrate ordinarie: le imposte dirette — 2. Tasse sugli affari, tasse di consumo, privative — 3. Asse ecclesiastico — 4. Debito pubblico — 5. Spese dello Stato e Fondo per il culto. — 6. Finanza locale 307

CAP. V. — Monetazione - Credito - Banche - Società Anonime.

1. La circolazione metallica — 2. La circolazione fiduciaria: l'inflazione autorizzata da Sella — 3. La crisi del 1873 e l'espansione del credito — 5. Proroghe del corso legale dei biglietti e progetti di abolizione del corso forzoso — 6. Circolazione e operazione degli Istituti di emissione — 7. Vicende dell'aggio — 8. Le società di credito ordinario e il krak del 1873 — 9. Le casse di risparmio ordinarie e postali — 10. Le società anonime 335

- Indice degli autori 379
Indice dei parlamentari citati 381
Indice analitico per soggetto 384

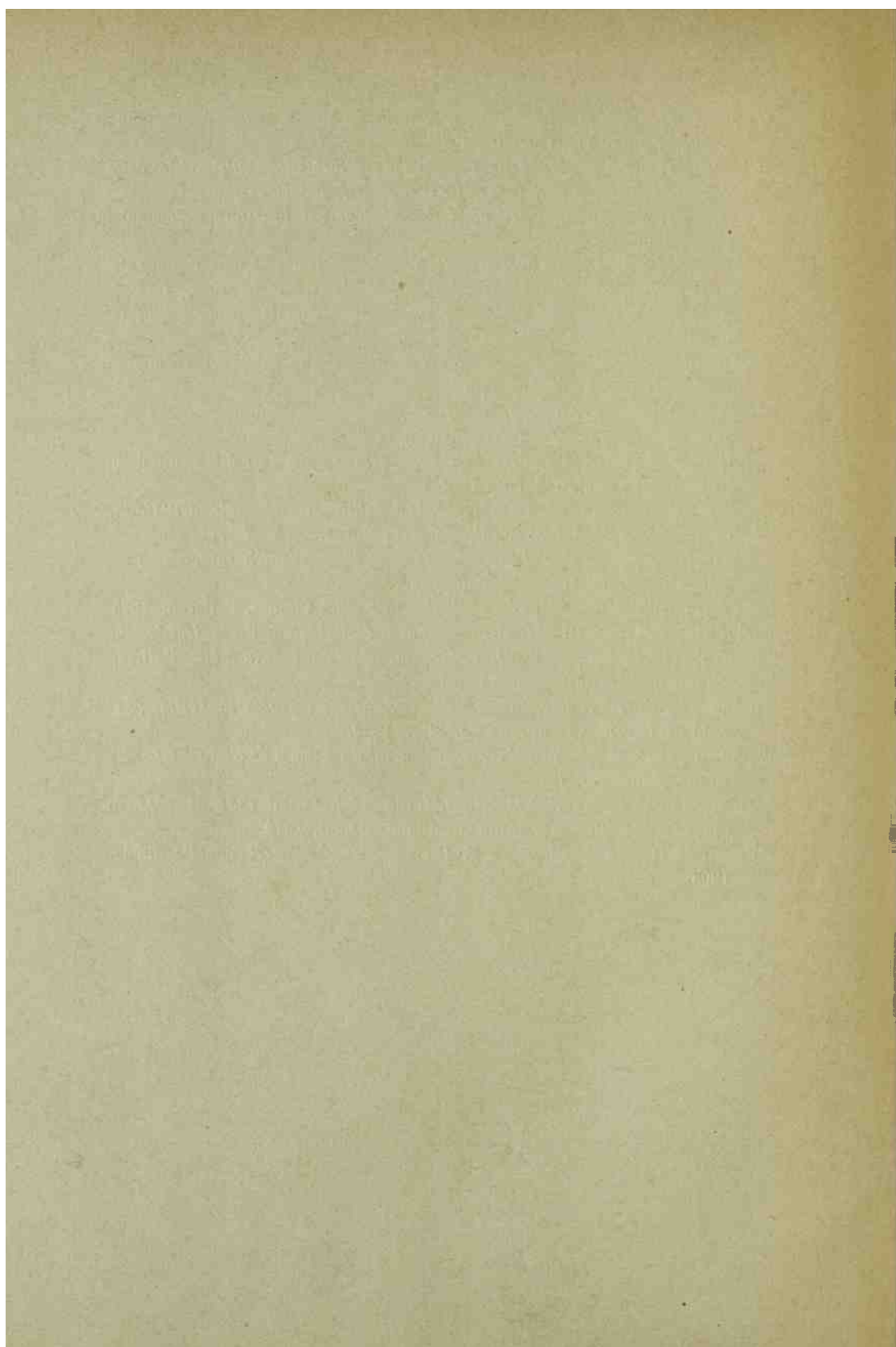
BIBLIOGRAFIA

DELLE OPERE PIÙ FREQUENTEMENTE CITATE
SECONDO L'ABBREVIAZIONE USATA NEL TESTO

- Annuario 1881** — *Annuario statistico italiano*, 1881.
Annuario 1884 — *Annuario statistico italiano*, 1884.
Annuario 1900 — *Annuario statistico italiano*, 1900.
Arbib — EDOARDO ARBIB, *Quinant'anni di storia parlamentare del Regno di Italia*, vol. IV, Roma, 1907.
Atti Regime doganale 1903 — *Atti della Commissione per il Regime economico doganale*. Roma, Bertero, 1903.
Baccarini, Discorsi — ALFREDO BACCARINI, *Discorsi politici, 1876-1890*. Bologna. Zanichelli. 1907.
Bertani, Discorsi — AGOSTINO BERTANI. *Discorsi parlamentari*, raccolti a cura della Camera dei Deputati. Roma, 1913.
Bertagnoli — G. B. BERTAGNOLI, *L'economia dell'agricoltura italiana e la sua trasformazione secondo i dati dell'inchiesta agraria*. Roma, Tip. delle Finanze, 1886.
Bonghi, Discorsi — RUGGERO BONGHI, *Discorsi parlamentari*, raccolti a cura della Camera dei Deputati. Roma, 1918.
Cabrini — ANGIOLO CARRINI, *La legislazione sociale*. Roma, Bontempelli, 1914.
Cantamessa — FILIPPO CANTAMESSA, *La legislazione italiana sugli spiriti dal 1883 al 1891*. Torino, U. T. E. T., 1891.
Canovai — TRIO CANOVAI, *Le banche di emissione in Italia*. Roma, Casa Ed. Ital., 1912.
Carpi, Emigrazione — LEONE CARPI, *Delle Colonie e dell'emigrazione d'italiani all'estero*, vol. IV. Milano, Tip. Ed. Lomb., 1874.
Confederazione, Industria — CONFEDERAZIONE GENER. FASCISTA DELL'IND. ITAL., *L'Industria Italiana*, Roma. 1929.
Cognetti De Martiis, Industria — *Saggio storico sulla industria italiana*, Torino, U. T. E. T., 1885.
Cognetti De Martiis, Polit. comm. — *I due sistemi della politica commerciale*. Bibl. Econ. Serie IV, vol. I.

- Croce, Storia** — **BENEDETTO CROCE**, *Storia politica d'Italia dal 1871 al 1915*. Bari. Laterza, 1929.
- De Cesare, Lincei** — **RAFFAELE DE CESARE**, *Sommario di storia politica e amministrativa*, in *Cinquant'anni di Storia Italiana*. Milano, Hoepli, 1911.
- Depretis, Discorsi** — **AGOSTINO DEPRETIS**, *Discorsi parlamentari*, raccolti a cura della Camera dei deputati. Roma, 1888-1892.
- Depretis, Ferrovie.** — *Atti Parl., Cam. Dep.*, sessione 1876-78, documento n. 139. *Relazione pel riscatto delle ferrovie Romane e Meridionali*.
- Depretis, Francia.** — *Atti Parl., Cam. Dep.*, sessione 1876-78, documento n. 140: *Relazione al trattato di commercio con la Francia*.
- Ellena, Industrie** — **VITTORIO ELLENA**, *La statistica di alcune industrie italiane*, in *Annali di statistica*, serie II, vol. 13, 1880.
- Espos. Milano** — *Atti dell'Esposizione tenuta in Milano nel 1881. Relazione Generale; relazioni dei Giurati*, Milano, Rebeschini 1883, e *Conferenze*, Milano. Hoepli, 1881.
- Esposiz. Vienna** — *Atti dell'Esposizione tenuta in Vienna nel 1873. Relazioni dei giurati*.
- Fortunato, Mezzogiorno** — **GIUSTINO FORTUNATO**, *Il Mezzogiorno e lo Stato italiano*. Firenze. Vallecchi. 1927.
- Giglioli** — **ITALO GIGLIOLI**, *Malessere agrario ed alimentare d'Italia*. Portici 1903.
- Italia Agricola** — *L'Italia agricola e forestale alla Esposizione universale di Parigi del 1878*. Roma. 1878.
- Jacini, Inchiesta** — **STEFANO JACINI**, *I risultati dell'inchiesta agraria*. Roma. 1885.
- Koerner, Lincei** — **KOERNER**, *L'industria chimica in Italia*, in *Cinquant'anni di storia italiana*. Milano, Hoepli, 1911.
- Luzzatti, Inchiesta** — **LUIGI LUZZATTI**, *L'inchiesta industriale e i trattati di commercio*. Roma. Forzani, 1878.
- Luzzatti, Memorie** — **LUIGI LUZZATTI**, *Memorie*. Bologna, Zanichelli, 1931, vol. 1.
- Mancini, Discorsi** — **P. S. MANCINI**, *Discorsi parlamentari*, raccolti a cura della Camera dei Deputati. Roma, 1893-97.
- Minghetti, Discorsi** — **MARCO MINGHETTI**, *Discorsi parlamentari*, raccolti a cura della Camera dei Deputati. Roma, 1890.
- Monzilli, Banche** — **A. MONZILLI**, *Note e documenti per la storia delle banche di emissione in Italia*. Città di Castello, 1896.
- Notizie 1876** — **MINISTERO DI AGR. IND. E COMM.**, *Relazione intorno alle condizioni dell'agricoltura nel 1876*. 3 vol. Roma, Bertero, 1876.
- Notizie Stat. Ind. Min.** — **MINISTERO DI AGR. IND. E COMM.**, *Notizie statistiche sull'industria mineraria in Italia dal 1860 al 1880*. Roma, 1881.
- Opere pubbliche** — **ALBERTO DE STEFANI**, *La politica dello Stato e le opere pubbliche*. Roma. 1924.
- Plebano** — **A. PLEBANO**, *Storia della Finanza del Regno d'Italia*, vol. I e II. Torino, U. T. E. T.

- Porri, Evoluz.** -- VINCENZO PORRI, *L'evoluzione italiana nell'ultimo cinquantennio*. Torino. Tip. Colombo, 1926.
- Relazione Genola** — *Atti della Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane*. Roma, Botta, 1881, parte III. *Relazione generale*.
- Relazione Lampertico** — *Atti della Commissione per la riforma doganale*. Roma, 1886.
- Relazione Magliani** — *Atti Parl., Cam. Dep. Sessione 1880*, documento n. 122. *Relazione al disegno di legge per l'abolizione del corso forzoso*.
- Relazioni scioperi** — *Relazione della Commissione d'inchiesta sugli scioperi*. Roma, 1879.
- Romanelli** — *Esposizione storica delle vicende e degli effetti del corso forzoso in Italia*, in *Atti Parl., Cam. Deput.*
- Sachs, L'Italie** — J. SACHS, *L'Italie, ses finances et son développement économique : 1859-1884*. Paris, Guillaumin, 1885.
- Sella, Discorsi** — QUINTINO SELLA, *Discorsi parlamentari*, raccolti a cura della Camera dei Deputati. Roma, 1888.
- Sombart, Polit. Comm.** — U. SOMBART, *La politica commerciale dell'Italia*, in *Biblioteca degli Economisti*, serie IV, Vol. I, parte IV, Vol. I, parte I.
- Sonnino, Discorsi** — SIDNEY SONNINO, *Discorsi parlamentari*, raccolti a cura della Camera dei Deputati. Roma, 1925.
- Sonnino, Sicilia** — S. SONNINO, *I contadini in Sicilia*, Firenze, Vallecchi, 1925.
- Stringher, Monete** — BONALDO STRINGHER, *Note di statistica e legislazione comparate intorno alla circolazione monetaria nei principali Stati*. In *Annali di Statistica*, serie III, vol. 3.
- Supino** — CAMILLO SUPINO, *Storia della circolazione cartacea in Italia, (dal 1860 al 1928)*. Milano, Soc. Ed. Libr., 1929.
- Tavallini, Lanza** — ENRICO TAVALLINI, *La vita e i tempi di Giovanni Lanza*. Torino, Roux, vol. II.
- Valenti, Lincei** — GHINO VALENTI, *L'Italia Agricola dal 1861 al 1911*, in *Cinquant'anni di storia italiana*. Milano, Hoepli, 1912.
- Zanardelli, Discorsi** — GIUSEPPE ZANARDELLI, *Discorsi parlamentari*. Roma, 1906.



INTRODUZIONE

« Con Roma, capitale d'Italia, ho sciolto la mia promessa e coronata l'impresa che ventitrè anni or sono veniva iniziata dal magnanimo mio Genitore. Il mio cuore di Re e di Figlio, prova una gioia solenne nel salutare qui raccolti per la prima volta tutti i rappresentanti della nostra patria diletta e nel pronunciare queste parole: « l'Italia è libera ed una; ormai non dipende più che da noi il farla grande e felice ». Con queste parole il Re Galantuomo inaugurava a Firenze il 5 dicembre 1870 la prima legislatura del Regno d'Italia, con Roma capitale, fra gli applausi frenetici dei deputati e dei senatori, che invocavano a gran voce il trasferimento nella città eterna. « Ormai non dipende che da noi il farla grande e felice »: a sessant'anni di distanza noi possiamo con orgoglio dire che il voto del Grande Re fu compiuto, attraverso sacrifici immensi, con un così indomito spirito di abnegazione che nessun altro popolo al mondo ha mai mostrato.

Contava appena dieci anni di vita il giovane Regno, non molti nella vita di un uomo, un attimo in quella di una Nazione due volte millenaria come la nostra. Molto cammino si era compiuto in quel decennio, ma moltissimo ne restava da fare, perchè anche gli altri camminavano, ed avevano gambe più lunghe e passo più svelto, e noi non si voleva restare indietro. Salita immediatamente nel rango delle grandi potenze, con il peso di una grande tradizione, con l'oscuro, ma infallibile istinto dei popoli eterni, la nazione italiana continuò faticosamente a salire, ansando, ruzzolando talvolta, ma poi risollemandosi e riguadagnando con lena il terreno perduto, decisa

non solo a non aumentare, ma ad accorciare le distanze dagli altri paesi, con un impeto mai scosso, nè domato.

Molti problemi erano stati risolti nel primo decennio; errori se ne erano fatti, ma, tutto sommato, il 1870 si chiudeva con risultati notevoli. Venezia era stata conquistata; a Roma ormai c'eravamo, e non ne saremmo più andati via. All'estero le diffidenze verso l'Italia andavano scomparendo ogni giorno più e vi subentrava un sentimento benigno per una Nazione, che manifestava di non aver più altra ambizione, oltre quella di consolidare in casa propria l'opera della sua unità; molti malintesi interni si erano dissipati, e se nel campo economico l'unità era ancora ben lungi dall'essere realizzata, nel campo politico e nel sentimento dieci anni di convivenza dovevano pesare, e pesavano di fatti (1). Si conoscevano meglio le risorse del paese attratte verso le inchieste, le indagini amministrative, le discussioni parlamentari, e la più approfondita conoscenza della nostra povertà mineraria, industriale e, fino ad un certo punto, anche agricola, se da un lato fece sbollire tutti gli entusiasmi, che si erano manifestati ai primordi, dall'altro fece intendere ai più convinti fautori del nostro progresso economico che, a voler veramente diventare un grande paese, da tutti i punti di vista, la strada sarebbe stata irta di grandi ostacoli, e il superarli avrebbe richiesto una tenace volontà ed un immenso spirito di abnegazione.

Bisognava cominciare ad affrontare il problema del trasferimento della capitale a Roma. Il Presidente del Consiglio, on. Lanza, presentando il relativo disegno di legge, aveva promesso alla Camera che, al principio di luglio, Roma sarebbe stata, anche di fatto, la capitale d'Italia. La sera del 30 giugno 1871 egli partiva con quasi tutti i Ministri per la nuova sede del Governo, ed il 2 luglio vi entrava solennemente Vittorio Emanuele. Ma non era questo soltanto un problema materiale; c'era da affrontare la questione dei rapporti con la S. Sede, a cui il governo desiderava garantire la più ampia libertà nel campo spirituale. Parve soluzione buona, e lo fu

(1) Quando nel 1876 si discussero i provvedimenti eccezionali per la Sicilia, Crispi disse delle parole degne di essere ricordate: « La nostra unità nazionale non ha ancora la consacrazione dei secoli; ma in quindici anni del nuovo Regno ci siamo visti, ci siamo avvicinati l'un l'altro, abbiamo avuto il tempo di conoscerci, di studiarci, e di amarci; e non mancheremo al compito che abbiamo comune, che è quello di educare il nostro paese, di dotarlo di tutti i mezzi perchè corra la via del progresso; e perchè ottenga quel benessere, che noi vogliamo per tutte le regioni, per tutte le provincie, per tutti i comuni ». Citato da ARBIB, pag. 414.

veramente per quell'epoca, quella escogitata con la famosa legge sulle guarentigie, che chiude la prima fase della grande opera legislativa italiana. Solo in questi ultimi tempi, in una mutata atmosfera politica, questa legge ha potuto essere sostituita da un concordato, che ha portato al riconoscimento formale, da parte del Sommo Pontefice, di Roma capitale d'Italia. Ed a fianco di questo grande problema, altro ve ne era, per quanto di ordine di grandezza molto minore, ma che richiedeva egualmente una rapida soluzione: quello delle corporazioni religiose in Roma; ed anch'esso fu risolto dal Lanza nel giugno del 1873.

Ma se nel campo della politica religiosa bastava la legge delle guarentigie, ed in quello della politica internazionale, sbarazzato il terreno delle questioni inerenti alla unificazione, l'Italia otteneva una libertà di movimenti, che attenuò, in certo qual modo, la necessità di restare nell'orbita della Francia, e consentì di iniziare quell'avvicinamento agl'Imperi centrali, che doveva essere il prodromo della triplice alleanza, sul terreno della politica interna, e specialmente della politica economica, i problemi erano sempre gravi. Il mutarsi delle condizioni economiche generali imponeva un continuo riesame della situazione per vedere fino a qual punto i provvedimenti già emanati, e con i quali si era cercato di disciplinare il disciplinabile, si potessero conservare, od in qual senso e con quali accorgimenti, dovessero eventualmente modificarsi. Non è che le condizioni economiche del paese si fossero in un decennio talmente mutate, da rendere assolutamente indispensabile il mutare della legislazione; gli è che, più che le cose, mutava lo spirito degli uomini, e mentre prima il dogma del liberismo impediva allo Stato di occuparsi attivamente dell'economia del paese, ora la politica del disinteresse trovava ben pochi fautori, e molte e sempre più robuste diventavano le correnti e le forze, che tendevano a spingere lo Stato a prendere posizione a favore di alcune forme di attività economica, che più apparivano degne di aiuto e di incoraggiamento.

L'agricoltura restava sempre la spina dorsale della nostra economia, sia nei riguardi dell'orientamento delle forze produttive, sia nei riguardi degli scambi con l'estero, ma la constatazione che il suo progresso era molto lento e che in qualche ramo vi era, invece, crisi, le meglio accertate differenze regionali, ispirarono il desiderio di un più approfondito studio delle sue condizioni, donde quell'inchiesta agraria, prima proposta dal Bertani, che, se non ebbe il merito, del resto impossibile, di fare risolvere tutti i problemi agrari, ci lasciò nella relazione Jacini il quadro più mirabile che si potesse dipin-

gere sulle condizioni agricole di un paese, così variamente foggiate come il nostro. Tanto questa, come le indagini che la precedettero, accompagnarono e seguirono, del Franchetti, del Sonnino, del Fortunato, i quali ebbero l'occhio alla Sicilia e all'Italia meridionale, non solo modificarono, ma quasi capovolsero il giudizio della grande ricchezza agricola italiana, e resero familiare l'affermazione, che sonava come paradosso, della « povertà naturale » dell'Italia. Al capovolto giudizio tennero dietro proposte molteplici di ovviare, per quanto era possibile, a quella povertà; e un intero programma di lavoro e di altre provvidenze formò la conclusione dell'inchiesta agraria. Ma la sua esecuzione, come osserva il Croce, era superiore alle forze di una o due generazioni, e per la generazione stessa che lo formulò incontrava impedimenti, non solo nell'imperizia degli esecutori e negli interessi di partiti e clientele, ma anche, e principalmente, nella insufficienza dei mezzi finanziari (1). La questione sociale dei contadini affiorò, come vedremo, alla superficie della nostra vita politica e cominciò, così, ad imporsi all'attenzione dei più acuti osservatori delle forze politiche nazionali, anche se per essa non furono lì per lì escogitate opportune provvidenze legislative atte ad avviarne la soluzione.

*
* *

Se l'agricoltura nel decennio progredì di poco, le industrie, invece, si svilupparono notevolmente. Opera di pionieri, che affrontarono rischi e sacrifici immensi, l'attività industriale fece nel decennio passi veramente grandi, ed i risultati si appalesarono in quell'Esposizione Nazionale di Milano del 1881, che fu la prima grande rassegna delle forze industriali italiane, e che rivelò ai connazionali attoniti quanto cammino si era fatto nel decennio, in un silenzio operoso, frammezzo alle difficoltà di un paese assolutamente sprovvisto di materie prime, e con un regime fiscale più atto a deprimere, che non a favorire lo sviluppo della iniziativa privata. Lo sviluppo industriale premeva sulle direttive di politica economica non solo per i problemi di assistenza e protezione delle attività ora sviluppantesi, ma anche e soprattutto per due grandi problemi, che si mostravano ora in tutta la loro importanza, e cioè, quello dei rapporti fra il capitale ed il lavoro, e l'altro dell'assistenza sociale.

Le crisi violente causate dall'antagonismo fra il capitale e il lavoro, che avevano di già ingenerato profonde apprensioni nei paesi

(1) Cfr. CROCE, *Storia*, pag. 55.

riflorenti di industrie, non avevano ancora destato serie inquietudini in Italia, inquantochè la mancanza di grandi agglomerazioni di operai e la tradizionale cordialità di rapporti fra industriali e lavoratori, sembravano sufficienti guarentigie di pace per un avvenire indefinito. A misura, però, che anche presso di noi si furono formati centri industriali di una certa importanza, e gli operai incominciarono ad attingervi la coscienza della loro forza, le perturbazioni dell'industria divennero più frequenti, e in una delle sedi più ragguardevoli delle nostre manifatture, assunsero per la loro estensione e la loro durata un carattere minaccioso (1).

(1) Mentre, infatti, nel decennio precedente la media annua degli scioperi era stata inferiore a 15, a partire dal 1870 le cose divennero alquanto diverse, poichè si ebbero 26 scioperi nel 1871, 64 nel '72, 103 nel '73, 94 nel '74, 62 nel '75, 58 nel '76, 55 nel '77 e 15 nel primo semestre del 1878. Gli scioperi segnalati al Ministero per il periodo 1866-1878 in numero di 452, si classificavano, per tipo d'industrie, nel modo seguente: arti tessili o tintorie 108, meccaniche e siderurgiche 22, industrie murarie 35, fornaci e vetrerie 12, solfatore ed altre miniere 22, cartiere 6, 27 al panificio. Inoltre 21 scioperi avvennero fra falegnami, 10 fra cappellai e sarti, 6 nelle concerie, 12 nelle fabbriche di tabacchi, 25 nelle tipografie, 90 nei lavori campestri, nelle costruzioni ferroviarie e fra facchini, 46 in varie altre arti, e 10 si estesero ad operai di parecchie industrie.

In quanto alla distribuzione regionale, nella Lombardia e nel Veneto gli scioperi più frequenti furono quelli agrari quasi sconosciuti in Piemonte e rari nelle altre regioni; nell'Italia Meridionale, e segnatamente in Sicilia, più comuni erano quelli dei panettieri e degli operai addetti alle costruzioni ferroviarie; delle amministrazioni, le più infestate da scioperi furono quella dei tabacchi, che ne registrò 12, e quelle delle ferrovie che ne contarono 7.

In queste cifre sono comprese alcune decine di fatti che, a rigor di termine, non possono essere annoverati fra gli scioperi, poichè erano sospensioni di lavoro non provenienti da conflitti tra padroni e operai, ma derivate da coalizioni di industriali, dirette a protestare contro nuove tasse o nuove discipline imposte alle industrie dal Governo o dai municipi. Infatti, le cause delle interruzioni di lavoro erano svariatissime, ma per più della metà tendevano a conseguire un aumento di salario, o ad impedirne la diminuzione; altre tendevano ad ottenere una restrizione di orario, o a prevenirne il prolungamento; talora si pretendeva di combattere l'introduzione di nuove macchine, di impedire od imporre l'ammmissione di altri operai, o si domandava la conversione del salario a giornata in salario a cottimo, o viceversa; in alcuni casi si voleva conseguire maggior lavoro, o si voleva profittare contro ritardi nel pagamento dei salari.

Maggiori timori destava piuttosto la più lunga durata delle interruzioni poichè, se fino al 1869 raramente essa oltrepassò la settimana, dopo si cominciarono a verificare scioperi molto più lunghi, e qualcuno durò oltre un mese. Mentre poi, in generale, gli scioperi erano circoscritti agli operai di una sola impresa o, tutt'al più, si estendevano a poche fabbriche vicine, esercenti la stessa industria od industrie affini, ve ne furono dieci che coinvolsero operai di industrie diverse,

Il movimento aveva ancora un contenuto puramente economico ma già cominciavano a notarsi i primi sintomi di un fondo politico (1) di cui non tutti mostravano di valutare i possibili sviluppi, cosicchè il problema veniva considerato con esagerato ottimismo. Si osservava che mancavano ancora in Italia quelle grandi agglomerazioni di operai, nelle quali fermentano e si spandono tanto rapidamente i germi della lotta tra il capitale e il lavoro. Poichè presso di noi l'operaio abitava e viveva confuso con le altre classi, si sperava che questa comunanza lo tenesse più facilmente lontano dal preconetto di una naturale antitesi d'interesse con le altre classi sociali. Non c'erano ancora, salvo in qualche ramo, come quello degli operai tipografi, le organizzazioni preparate al fine di dirigere la lotta, ma tendevano a prenderne la funzione le società di mutuo soccorso, che al 1873 man-

e fra essi quello di Torino del luglio 1872, e l'altro scoppiato a Milano nell'agosto dello stesso anno.

Le agitazioni tendevano, dunque, ad ottenere un miglioramento di salario o a impedire le riduzioni rese necessarie dallo svolgimento della vita economica in generale. Come, infatti, rilevava la Commissione d'inchiesta gli scioperi furono rari quando l'impulso improvviso ricevuto dalle industrie nazionali, la ricerca delle braccia e l'incaricamento dei viveri rendevano possibile ed equo un aumento delle mercedi, ma raggiunsero la massima frequenza quando, pel sopravvenire della crisi commerciale, ogni aumento diveniva pericoloso, se non assolutamente impossibile. Ed a conferma la relazione nota che la recrudescenza degli scioperi nel 1873 e nel 1874 può essere spiegata dalla crisi annonaria, che afflisse in quel tempo le nostre popolazioni e gettò le classi operaie in un profondo malessere, che si manifestò con agitazioni e tumulti, specialmente accentuati nel luglio del 1874. Cfr. *Relazione Scioperi*, pagg. 4 e segg. Come si rileva, infatti, dalle indagini del MAGRINI e GEISSER, nel biennio 1873-74, mentre i salari nominali restavano immutati, i salari reali cadevano fino a scendere intorno ai quattro quinti della cifra del 1862. Cfr. *La Riforma Sociale*, 1904, pagg. 753 e segg.

Gli scioperi del 1864, '70, '73, '74, '75, generali per tutto il Biellese, ebbero poi in Val Sessera una nota speciale, caratteristica della trasformazione industriale, che allora andava compendosi. Gli operai che tessevano in casa loro, aiutati dalla intera famiglia, con orario irregolare, con giornate saltuariamente intense e prolungati ozi domenicali e lunediani, si ribellavano alla disciplina ferrea della fabbrica, colla sua apertura e chiusura ad ore fisse, col suo monotono lavoro di tutta la settimana. D'altra parte gl'industriali male giudicavano la potenzialità di produzione degli operai con il nuovo telaio meccanico, onde attriti sulla durata giornaliera e sulla disciplina interna. Alla lotta pose fine la compilazione di un regolamento generale da parte dell'on. Mancini, consulente degli operai. Cfr. LUIGI EINAUDI, *La psicologia di uno sciopero*, in *La Riforma Sociale*, 1897, pag. 939.

(1) Si noti la coincidenza, forse non del tutto casuale, degli scioperi del 1872 con la prima riunione dell'*Internazionale* in Romagna, avvenuta appunto nell'agosto di quell'anno.

cavano solo in tre provincie del Mezzogiorno, ma che qualche anno dopo, erano già diffuse dappertutto. E mancavano pure le organizzazioni padronali di difesa (1).

Ma un altro problema faceva sorgere lo sviluppo delle industrie nazionali, quello, cioè, dell'assistenza sociale alle classi lavoratrici, di cui nel primo decennio non si erano avute che poche e timide proposte, lì per lì giudicate a fondo rivoluzionario. Fino a che il paese aveva avuto come principale cespite di produzione l'agricoltura, non era stato, infatti, il caso di parlare di legislazione sociale, anche perchè, dove mancava la legge, supplivano lo spirito di patronato dei proprietari e gl'istituti di pubblica beneficenza. Ma allorchè anche l'Italia entrò nell'agone industriale, apparve insufficiente la filantropia dei singoli datori di lavoro, per quanto in alcuni casi nobilmente illuminata (2), e l'unica scarsa tutela, circondata, però, di enormi difficoltà procedurali, accordata alla classe operaia, era quella derivante dagli articoli 1151-53 del codice civile, relativi all'obbligo del risarcimento dei danni arrecati ai terzi. Ma l'opinione pubblica, nelle classi dirigenti, non era ancora ben conscia dell'importanza di questo problema, e malgrado l'esempio offerto dai governi di altri paesi europei, le varie proposte presentate incontrarono l'indifferenza o la sorda opposizione dei più, e furono tutte lasciate cadere (3).

(1) Di normali organizzazioni di industriali non vi sono tracce, se si eccettuino le associazioni del Biellese, che ebbero carattere meramente difensivo, e quella di Como per la industria della tessitura serica, che riuscì nel 1878 a disciplinare i rapporti tra fabbricanti ed operai colla istituzione di una speciale giuria. Ma pur senza esser vincolati da norme preventive e permanenti, in alcuni centri, come per esempio a Milano, gli industriali all'occorrenza si intendevano per regolare il lavoro. Cfr. *Relazione Scioperi*, pag. 24.

(2) Tra gli esempi più notevoli di patronato, vanno citati quelli della *Cartiera Italiana* (Serravalle Sesia, Torino), del *Lanificio Rossi* (Schio) e della *Cartiera Rossi* (Arsiero). Cfr. *La Cassa di Risparmio di Torino nel suo primo centenario*, Torino, Tip. Botta, 1927, pag. 369.

(3) Ancora nel settembre del 1882 il Fortunato si doleva che non si era avuto nessuna cura dei disegni di legge d'iniziativa parlamentare, presentati dal Sonnino e dal Minghetti, sulla emigrazione, sul lavoro delle donne e dei fanciulli nelle officine, sulla responsabilità dei padroni per i casi d'infortunio; mentre era ancora indiscusso il disegno di legge del Governo sulla istituzione di una cassa nazionale delle pensioni per la vecchiaia. Cfr. FORTUNATO, *Mezzogiorno*, I, pag. 176. Più severo era il Sonnino quando alla Camera il 4 luglio 1890 deplorava il poco che si era fatto fino al 1880. Se si fa astrazione, egli diceva, dalla legge del 1875, promossa specialmente da Quintino Sella, per l'istituzione delle Casse postali di risparmio, la quale si ispirò, sì, ad uno scopo umanitario, «ma con un sentimento di carità alquanto pelosa», nei primi venti anni dalla

Nonostante che lo sviluppo industriale facesse sempre più numerose vittime (1), il progetto del Berti, per la fondazione di una cassa per l'assicurazione degli operai contro gli infortuni, trovava un ambiente ostile, ed urtava contro la mentalità dell'epoca in cui era presentato, tanto che il Plebano lo giudicava « così radicalmente in opposizione alle norme governanti il diritto probatorio, e perciò ai sostanziali concetti del contratto di lavoro, da aprire la via ad assurde e pericolose conseguenze » (2). E così, tanto il progetto Berti, quanto gli altri presentati dopo (3), per la indifferenza del Parlamento, non andarono avanti, ed il decennio passò senza che si facesse nulla di positivo.

Nè maggiore fortuna ebbero le proposte dirette a regolare il lavoro delle donne e dei fanciulli (4); problema che pure aveva una preoccupante importanza. Le statistiche dell'Ellena avevano, infatti, messo in luce la grande prevalenza che nell'industria italiana aveva il lavoro delle donne e dei fanciulli di età inferiore ai 14 anni (5), ciò che dava luogo a danni veramente gravi, specialmente quando il maltrattamento inflitto alle giovani generazioni si spingeva al di là

costituzione del Regno d'Italia non si può ricordare altra legge, che prendesse di mira una vera e propria questione d'indole sociale, e tentasse di regolarla con spirito di amorevolezza verso il debole e l'infelice, all'infuori di quella del dicembre 1873, rimasta ineseguita ed inefficace, sull'impiego dei fanciulli nelle industrie girovaghe. Cfr. SONNINO, *Discorsi*, I, pag. 525.

(1) Nell'ospedale della Consolazione di Roma, in sei anni, dal 1872 al 1878, furono ricoverati 1630 operai, feriti per cadute da fabbriche o franamenti di terra, e ne morirono 169, cioè più del decimo; e a questi vanno aggiunti tutti i morti nel momento del disastro e tutti i feriti ricoverati nelle case particolari, dei quali non è dato calcolare il numero. Cfr. SONNINO, *Discorsi*, I, pag. 2.

(2) Cfr. PLEBANO, II, pag. 302.

(3) Nel marzo 1879 l'on. Pericoli propose una legge per stabilire alcune disposizioni dirette a garantire gl'interessi degli operai nelle costruzioni di fabbriche, nelle miniere e negli opifici. Un disegno analogo venne presentato alla Camera dagli on. Minghetti, Luzzatti, Villari e Sonnino nella tornata del 9 giugno 1880, e ad esso fece seguito il 28 giugno 1881 un disegno di legge ministeriale sulla responsabilità civile, che riassunse i due progetti precedenti.

(4) Nel febbraio 1875 una proposta era stata presentata su questa materia, ma essa trattava e solo parzialmente dei lavoratori delle miniere e non di altre industrie. Più tardi l'on. Depretis promise di presentare uno schema generale, e poichè egli indugiava a farlo il Minghetti e l'on. Luzzatti pigliarono l'iniziativa di una legge che, con lievi modificazioni, fu nuovamente presentata nel giugno 1879 ed illustrata un anno dopo.

(5) Sopra 382 mila operai solo 104 mila, cioè il 27 ⁰/₁₀₀, erano uomini adulti; 188 mila erano donne, 90 mila fanciulli dell'uno e dell'altro sesso. Cfr. ELLENA, *Industria*, pag. 32.

di quanto fosse socialmente tollerabile, come era rilevato dal Sonnino, e perfino in alcuni documenti ufficiali(1).

È notevole che la più strenua difesa di queste proposte sia stata fatta da quegli uomini della vecchia Destra, che pure parevano indicati piuttosto a combatterle, che a favorirle. Non mancarono, infatti, delle opposizioni da uomini attaccati ai vecchi principii, anche se in qualche caso esse parevano dettate da un'altissima concezione dei doveri sociali degl'imprenditori (2). Magnifico propugnatore della protezione del lavoro delle donne e dei fanciulli fu il Minghetti il quale, parlando alla Camera il 21 maggio 1877, riconosceva che in Italia non avevamo ancora questioni come quelle che gl'inglesi e gli altri tentavano di risolvere; che noi non avevamo le agglomerazioni di operai, nè gl'inconvenienti della grande industria, e conveniva che, mettendo in campo queste questioni, si correva il pericolo di crearle là dove non erano. Ma nel contempo invitava il Governo a riflettere che avevamo anche noi in alcune provincie questioni di tal genere,

(1) La Commissione d'inchiesta sugli scioperi (*Relazione*, pag. 19) rilevava un fatto compassionevole, e cioè il trattamento inflitto ai fanciulli applicati alla estrazione del minerale nelle solfature della Sicilia. Impressionante è il quadro da essa descritto e che è confermato dal Sonnino, il quale scriveva di sentirsi muovere a pietà, anzi all'ira, alla vista dei fanciulli di tenera età, curvi e ansanti sotto i carichi dei minerali. « Vedemmo, egli dice, una schiera di questi *carusi*, che usciva dalla bocca di una galleria caldissima. Nudi affatto, grondando sudore, e contratti sotto i gravissimi pesi che portavano, dopo essersi arrampicati su, in quella temperatura caldissima, per una salita di un centinaio di metri sotto terra, quei corpicini stanchi ed estenuati uscivano all'aria aperta, dove dovevano percorrere un'altra cinquantina di metri, esposti a un vento ghiaccio ». Cfr. SONNINO, *Sicilia*, pag. 351.

(2) Tale era il caso del Senatore Alessandro Rossi, figura eminente di industriale, di uomo politico e di filantropo, che aveva applicato nel suo gigantesco lanificio le più illuminate istituzioni a favore degli operai. Egli aveva pubblicato un volume appositamente per combattere, come superfluo, il progetto di legge per regolare il lavoro delle donne e dei fanciulli, ma non si stancava mai di chiedere dazi protettivi, dipingendo con colori molto foschi la situazione delle industrie; e mentre l'Esposizione di Milano dava la prova innegabile del progresso compiuto, egli piangeva sulle sorti dell'industria italiana minacciata da una crisi, a cui la legislazione sociale avrebbe dato un aiuto formidabile. Egli affermava che in Italia per le giovani generazioni non esistevano veri pericoli nelle fabbriche; ma a queste gliene avrebbe apprestato dei gravissimi la legge, se fosse venuta a privare tante famiglie operaie dei modesti guadagni dei propri figliuoli; negava poi che la durata delle ore di lavoro potesse rappresentare un pericolo perchè, per la mitezza dei nostri capi fabbrica, le ore di lavoro non assumevano quella gravità, che avevano altrove. Cfr. A. ROSSI, *Perchè una legge?*, Firenze, Barbera, 1880, pagg. 131, 138.

sebbene sotto forma diversa, e che avevamo comuni con gli altri paesi civili le questioni dell'igiene e della vigoria delle generazioni crescenti, quelle dell'associazione mutua, e quelle dell'educazione nazionale. « Lo Stato, egli aveva detto altra volta, non ha la sola attribuzione di tutelare i diritti dei cittadini e di mantenere forza alla legge, ma ancora d'intervenire quando trattasi d'interessi generali, che non possono essere guidati dai cittadini o dai corpi locali nei limiti della necessità. Ed io vado più oltre e dico che qualche volta lo Stato, come nelle leggi che gl'inglesi chiamano sociali, non solo deve avere l'alta direzione, ma integrare e supplire i privati e le associazioni spontanee, dove esse non possono da sè bastare » (1). Ma nè queste ragioni, nè quelle dal Minghetti particolarmente svolte a favore della difesa del lavoro dei fanciulli (2), nè i risultati favorevoli di un'inchiesta appositamente compiuta (3), valsero a convincere le sfere dirigenti della opportunità del provvedimento. Il problema della legislazione sociale non era ancora maturo, ed il bilancio del decennio era, dunque, molto magro. Come osserva il Cabrini, erano ancora numerose le circostanze che rafforzavano le resistenze economiche e politiche che dappertutto,

(1) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VII, pag. 319 e 262.

(2) Nel magnifico discorso pronunziato alla Camera il 9 giugno 1880, nel presentare il disegno di legge sul lavoro delle donne e dei fanciulli, Minghetti ricordava che interesse vero dell'industria e della produzione nazionale, era quello di avere delle generazioni robuste e dei validi operai. Se l'Italia non aveva industrie alle quali applicare la legge, ciò poteva dirsi solo in senso relativo, facendo, cioè, il paragone con altre nazioni dedite all'industria, mentre noi eravamo essenzialmente un popolo di agricoltori, ma non poteva ciò affermarsi in senso assoluto, dato che noi avevamo delle industrie abbastanza notevoli, istituite con metodi moderni, e nelle quali erano impiegati fanciulli e fanciulle. Ricordata la miserevole condizione dei fanciulli delle zolfatare, egli aggiungeva che i fanciulli erano da noi adoperati, in una età inferiore ai 10 o 11 anni, talvolta nelle manifatture di cotone, più specialmente nei filatoi di seta, con detrimento della loro salute e con jattura delle loro facoltà intellettuali e morali Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VIII, pag. 15, 16.

(3) L'on. Depretis, presidente del Consiglio, poco dopo la presentazione del disegno di legge Minghetti, e precisamente il 25 luglio 1879, diramò una circolare alle Province, ai Municipi, alle Camere di Commercio, alle società operaie e industriali, chiedendo il parere loro sulla materia; ne venne in luce un volume nel quale sono riportate 800 risposte di privati o corpi morali sull'argomento. Di esse furono contrarie solo 45; favorevoli senza riserva 258, favorevoli in massima 491. Gli industriali contrari furono soli 20, 42 lo furono favorevoli senza riserva, e 110 con riserva, e fra i più favorevoli ve ne furono anche molti, che esercitavano precisamente quelle arti ed avevano manifatture nelle quali era largo l'impiego delle donne e dei fanciulli. Cfr. *Atti Parl. Cam. Dep.*, Sessione 1880, Documento n. 76 bis, pag. 35.

prima che da noi, avevano attraversata la via agl'iniziatori delle leggi sociali(1). La vita politica, in questo secondo decennio, era dominata dalla preparazione popolare e parlamentare della conquista della riforma elettorale e dalla lotta contro le forme più pesanti del fiscalismo, e perfino uomini progressisti come i migliori della Sinistra trovavano che certe teorie sulla ultrapotenza dello Stato, in tutti i rami della vita pubblica, spaventavano anche i meno inclinati alle novità(2).

Ad ogni modo le vicende economiche di questo decennio dimostrarono quanto fosse errata l'idea preconcepita della nessuna attitudine dell'Italia per le industrie, chè anzi si verificò un fatto precisamente contrario ad ogni razionale previsione, e cioè che, mentre l'agricoltura, nella quale era certamente riservato all'Italia un notevole predominio della natura stessa, era lungi dal ritrarre dalle sue condizioni naturali tutto il profitto che avrebbe potuto, apparve invece mirabile il progresso nelle industrie propriamente dette. Ma si pensava già che il Governo potesse assai più efficacemente contribuire ad un loro maggiore sviluppo col rendere meno vessatorio l'ordinamento e il grado delle imposte, e con un saggio e ponderato regolamento delle tariffe daziarie e di quelle dei trasporti ferroviari che « senza ispirarsi a teorie rigidamente protezioniste, tenesse conto della corrente già predominante negli altri Stati e del bisogno, che l'industria italiana aveva, di qualche difesa contro quelle di gran lunga più robuste e antiche degli altri paesi » (3).

Questo giudizio, contemporaneo alla grande Esposizione di Mi-

(1) Il Cabrini così riassume la legislazione sociale del ventennio: La vigilanza sulle miniere e sulle cave, imperfettamente disciplinata nel 1859; le Casse invalidi per la gente di mare, istituite nel 1861, con il carico dei premi addossato agli equipaggi; la Commissione consultiva per gli istituti di previdenza e sul lavoro, creata nel 1869; il regolamento della polizia ferroviaria, contenente norme sui turni e sulle prevenzioni degli infortuni; la leggina del 1873 che escludeva i minori di anni 18 dai mestieri girovaghi; la nomina di due ispettori dell'industria, avvenuta nel 1879; l'articolo 5 della legge 11 agosto 1870 sulla esenzione delle cooperative dal dazio di consumo nei comuni aperti; le esenzioni dalle tasse di registro e bollo, consentite dalle due leggi del 13 settembre 1874, per gli atti riferentisi alle operazioni delle cooperative nel primo quinquennio e per un capitale non superiore a 30 mila lire. Ma nient'altro, perchè, come egli dice, inutilmente, nel 1879 l'inchiesta Jacini concludeva invocando i probiviri per le controversie tra capitale e lavoro in agricoltura; ed inutilmente, nello stesso anno, invocava i probiviri per l'industria la Commissione d'inchiesta sugli scioperi. Cfr. CABRINI, pagg. 28 e 19.

(2) Cfr. BACCARINI, *Discorsi*, pag. 17.

(3) Cfr. *Esposizione Milano, Relazione generale*, pag. 166.

lano, denota la grande trasformazione avvenuta nello spirito pubblico a proposito delle direttive di politica commerciale. Il mito del libero scambio era scomparso; abbandonato nei principali paesi d'Europa, esso perdeva la sua base per essere conservato in Italia, e le forze, che ancora lo difendevano, perdevano ogni giorno terreno dinanzi a quelle che, più o meno apertamente, sostenevano il sistema protezionista. Poco a poco gli stessi campioni del liberismo, o per adattamento al mutato spirito pubblico, o per rappresaglia contro i dazi degli altri, erano indotti ad abbandonare le loro teorie e a prendere atteggiamenti protezionisti che, se non erano ancora apertamente professati, erano però evidenti, pur attraverso le giustificazioni e le scuse dietro delle quali essi si mascheravano. Frutto di questo mutamento d'ambiente è la tariffa del 1878, preludio a quella decisamente protezionista del 1887, ed elemento non trascurabile di quel mutamento di direttive politiche, che doveva allontanare l'Italia dalla Francia per oltre un ventennio.

Grande sviluppo prendeva, intanto, la rete ferroviaria ponendo davanti al Governo problemi complessi come quelli del riscatto e dell'esercizio. Una contesa di alta importanza fu in quell'occasione iniziata e si trascinò a lungo, ed andò oltre il decennio, ponendo di fronte la tesi dell'esercizio di stato contro quella dell'esercizio privato. Già costruita la parte principale della rete nazionale si affrontava, intanto, la questione della costruzione delle ferrovie di interesse regionale o locale, innestata a quella dello sviluppo dei mezzi di comunicazione. La crisi delle industrie marittime, dipendente dallo sviluppo mondiale del naviglio a vapore, non determinava ancora particolari atteggiamenti dello Stato, che in questo campo conservava una direttiva liberale destinata a mutarsi negli anni successivi, e che tendeva piuttosto a creare qualche istituto sussidiario di assai scarso valore (1).

Non potè scomparire nel decennio, anzi si accentuò, il disordine monetario creato dal corso forzoso. Il tentativo di disciplinare questa materia con la legge del 1874, se eliminò alcuni degli inconvenienti prima verificatisi, distrusse la possibilità di ottenere quella Banca unica di emissione, che sarebbe stata di grande vantaggio ed avrebbe risparmiato al paese gravi danni negli anni successivi. Interessi re-

(1) Ricordo a questo proposito l'ordinamento del servizio meteorologico di cui l'ufficio centrale fu creato col R. Decreto 26 dicembre 1876. Esisteva anche prima un ufficio a Firenze, addetto alla R. Marina; esso fu annesso a quello di Roma col 1º agosto 1880. Cfr. *Annuario*, 1884, pag. 12.

gionali e preoccupazioni finanziarie continuarono ad influire non favorevolmente sul nostro ordinamento creditizio, ancora imperfetto e male organizzato, come quello di tutti i paesi giovani, e la crisi del 1873 insegnò che, in materia di credito, non è senza rischi voler camminare troppo velocemente.

* *

L'opera principale di amministrazione che riempì i primi anni dopo il '70, va anche oltre l'amministrazione, perchè era sentita come di vita e di morte pel nuovo Stato: il pareggio del bilancio. Bisognava smentire coloro che, in Italia e all'estero, giudicavano che l'Italia si sarebbe rotta nello scoglio finanziario, o per lo meno, si sarebbe disonorata, destando la generale diffidenza del mondo finanziario (1). Ma il gigantesco sforzo imposto al paese da Sella prima, e da Minghetti dopo, ebbe finalmente i suoi frutti. Nonostante lo stato deplorabile in cui giacevano le finanze nel 1869, non ostante le spese gravissime che avevano imposto l'occupazione di Roma, il trasporto della capitale, l'aumento dell'esercito e le opere pubbliche e di difesa, il ministero Lanza lasciava la preziosa eredità di un assetto che, coll'approvazione di altri pochi provvedimenti, consentì al Minghetti, poco più di due anni dopo, di proclamare che il pareggio dei bilanci, non veduto mai dall'Italia, era finalmente raggiunto (2). Fu questa una grande vittoria e non vale ad attenuarla il dubbio, da qualcuno più tardi manifestato, che l'eccessivo fiscalismo, dettato dalla necessità di raggiungere quello che il patriottismo dell'epoca considerava come l'indispensabile coronamento della conquista dell'indipendenza nazionale, abbia potuto ritardare la formazione e lo sviluppo della nuova Italia (3). Di questo rimprovero, mossogli dalla Sinistra, si difese il Minghetti molti anni dopo ricordando che, se vi era un partito il quale era convinto che l'aumentare soverchio delle tasse non avrebbe raggiunto lo scopo, ed intanto avrebbe distrutto le forze vitali ed economiche del paese, l'altro invece stimava i più gravi sacrifici necessari, urgenti, inevitabili. « Ebbene, egli disse, ci siamo battuti! Abbiamo vinto noi; abbiamo straziato, se volete, con le imposte, i contribuenti, ma abbiamo salvato le finanze ed

(1) Cfr. CROCE, *Storia*, pag. 47.

(2) Cfr. TAVALLINI, *Lanza*, pag. 107.

(3) Questo dubbio è affacciato, fra gli altri, dal Cabrini il quale, però, ha usato parole di alto elogio per l'opera del Sella e del Minghetti. Cfr. CABRINI, pag. 19.

il credito, e l'onore d'Italia, e vi abbiamo lasciato lo stato delle cose che ha permesso a voi di sinistra di compiere gli atti dei quali vi gloriare » (1).

La Sinistra ebbe, dunque, un bilancio in pareggio, ma, contrariamente a quanto parecchi temevano, per molto tempo seppe difenderlo dagli assalti a cui esso era continuamente esposto (2), sotto la triplice impossibilità di aumentare la pressione tributaria, rinunciare al programma di rafforzamento dell'economia del paese, con nuove opere pubbliche, e di effettuare delle economie. La pressione tributaria era arrivata al punto in cui non sarebbe stato possibile spingerla oltre; si tassava il tassabile, senza limiti di qualità e di misura, e si può dire che in nessun altro paese del mondo i ministri delle finanze hanno dato prova di possedere una fantasia impositrice eguale a quella dei nostri eroici reggitori della finanza (3). Un'imposta specialmente era divenuta particolarmente vessatoria ed odiosa: quella sul macinato, e l'abolirla era ormai una necessità politica, alla quale difficilmente anche la Destra avrebbe prima o dopo potuto sottrarsi. L'imposta divorò, come vedremo, vari Ministeri, ma finalmente fu soppressa.

La politica delle opere pubbliche non poteva subire rallentamenti. Provveduto al grosso nel primo decennio, ora occorreva continuare ed integrare i lavori iniziati. Più facili divennero, dunque, le occasioni di rivalità regionali, di pressioni politiche per appagare bisogni discutibili, dal punto di vista dell'economia nazionale, non tanto per la stessa natura — tutto era veramente necessario allora — quanto per quel giudizio di graduazione, imposto dalla eseguità dei

(1) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, discorso alla Camera pronunziato il 12 maggio 1883, vol. VIII, pag. 268.

(2) Lo riconobbe uno dei suoi uomini migliori, il Baccarini, nel discorso pronunziato a Bologna il 6 novembre 1881, quando disse: « La Sinistra nel 1876 apparve balda e vigorosa al potere. Essa invertì però tutte le aspettative: fu più capace nell'amministrazione, di quella che se l'aspettassero gli avversari; fu più fiacca e più indulgente di quello che si aspettassero avversari ed amici ». Cfr. *Discorsi*, pag. 26.

(3) Per rendersene conto basta citare questa originale « idea » comunicata da Minghetti scrivendo a Luzzatti: « Ora senta un'altra idea. I fisiologi trovano che i matrimoni fra consanguinei sono dannosi per tutte le ragioni che ella sa meglio di me. Questi matrimoni hanno bisogno di una concessione governativa. Perchè non metterei una tassa? Due milioni non sono da dispregiarsi. Che ne pensa? Ride? Poco male ». Il Minghetti raggiungeva i due milioni calcolando il numero dei matrimoni consanguinei che nel 1870 era stato di 2641. Cfr. LUZZATTI, *Memorie*, pag. 367.

mezzi disponibili. Non furono rari i casi in cui leggi di spesa limitata aggravarono vieppiù il bilancio per la soddisfazione di tutti gli appetiti, che sorgevano durante la discussione parlamentare, soddisfazione imposta dalla necessità di non far naufragare il buono delle proposte, minacciato dal pericolo delle opposizioni degli interessi insoddisfatti. Ma ormai, ad eccezione delle ferrovie, per le quali si ricorreva a mezzi straordinari, la politica dei debiti si era chiusa: le entrate ordinarie dovevano bastare, e bastarono. Chi pensi a quanto si è ancora fatto dopo, e faccia uno sforzo per ricostruire le condizioni di quell'epoca, in cui si mancava quasi di tutto, si può fare un'idea della pena, che doveva costare agli uomini di Governo il dire continuamente No di fronte a domande di cui si riconosceva la fondatezza, ed a bisogni che erano veramente pressanti. La devozione degli uomini di stato al loro paese non si misura quando la gran copia di mezzi consente di appagare tutte le richieste, ma quando si deve dire no per non compromettere le supreme esigenze della finanza.

Ed infine vi era l'impossibilità di fare delle economie. Se ne parlava continuamente e da tutte le parti, ma aveva per tutti ragione il Bonghi quando manifestava il suo scetticismo di fronte alla possibilità di ridurre le spese(1). Se si fosse avuto il coraggio di dare al Governo i pieni poteri, certo si sarebbero fatte mutazioni notevoli di circoscrizione, e si sarebbero ottenute delle notevoli economie, ma allora il mezzo era considerato come troppo pericoloso. Eppure, diceva il Minghetti nel 1874, vaticinando quasi le riforme compiute dall'on. Mussolini, « certo che senza un uomo ardito, che avesse le mani libere, come si dice, e abbracciasse col pensiero tutte le condizioni del paese, non si riescirà a nulla in materia di circoscrizione. E poi, concludeva scherzando, quando quest'uomo fosse riuscito a sistemare le cose, dovrebbe rifugiarsi in America » (2).

Con questo non si intende dire, si badi bene, che i Ministri fos-

(1) Io credo, egli diceva, che le economie non si propongono ragionevolmente ed utilmente nei bilanci, se non quando si ha tempo a considerarle, si ha spazio di ponderarle, e si parte, nel farle, dal criterio dell'utilità dell'amministrazione e delle funzioni dello Stato nelle condizioni del paese, non quando, invece, vi si è spinti dalla sola necessità di mettere una somma minore dinanzi alla Camera: allora non si propongono economie, se non passeggiere, economie che si convertiranno in maggiori spese l'anno di poi, economie, che non hanno altro effetto se non di disordinare i servizi pubblici e d'incagliare il progresso della nazione». Cfr. BONGHI, *Discorsi*, I, pag. 782.

(2) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VI, pag. 85.

sero degli scialacquatori del pubblico denaro. La tradizione di rigore nella spesa fu mantenuta sempre dai finanzieri italiani, e gli uomini della Sinistra non furono da questo lato da meno di quelli della Destra. Come non si può, ad esempio, non ricordare il fatto che Lanza, nel consegnare il suo Ministero al successore, gli affidava pure la somma di L. 481.860,95, ch'egli aveva risparmiato sui fondi segreti, i quali pur erano sottratti per legge ad ogni controllo ed all'obbligo di darne conto? Non è tanto l'onestà dell'atto che può meravigliare, perchè naturalissima in Lanza, quanto la rigorosa parsimonia che egli mantenne anche nella sua amministrazione, pur riuscendo, in quel periodo di tempo agitatissimo, a migliorare di molto la pubblica tranquillità ed a sradicare quasi affatto il brigantaggio. Egli amministrava il danaro dello Stato come se fosse stato suo, ed è tutto dire perchè ne aveva poco e non poteva andare a Roma tutte le volte che avrebbe voluto, nè fermarsi per lungo tempo tutte le volte che vi andava, al punto da pensare di dimettersi da deputato (1). E come non ricordare con lui il Sella, il Minghetti, il Depretis, il Magliani, il Luzzatti, il Seismit-Doda, uomini che erano quotidianamente a contatto con interessi formidabili, davanti ai quali la loro tranquilla coscienza non tremava; che questi problemi risolvevano, errando talvolta, perchè uomini erano ed esposti ad errare, nella perfetta e pura certezza di fare il bene del paese?

*
* *

Non solo era difficile fare delle economie; era altresì difficile resistere all'aumento delle spese per i crescenti bisogni dello Stato. La politica estera imponeva ragguardevoli incrementi nelle spese mi-

(1) Basta a confermarlo la seguente lettera da lui scritta alla moglie quando egli era Presidente della Camera: « Ho motivo di credere che per domenica prossima mi metteranno in libertà e potrò subito partire; se non che mi trovo ipotecato all'albergo per la spesa dell'alloggio, che non vorrei lasciare dietro di me. Mi occorrerebbero circa cinquanta lire, dico proprio 50, che per un Presidente della Camera non sono un lusso! Se quindi hai fatto denaro, mandami queste benedette lire 50, che forse saranno le ultime che pagherò per la gloria e per il bene inseparabile del Re e della patria. Nel caso che tu non le possa mandare, non darti pensiero, perchè le buscherò da qualche altra parte. Addio, a presto rivederci e per molto tempo. Il tuo *Giovanni* ». Cfr. TAVALLINI, *Lanza*, Lettera 16^a. Questa lettera dipinge l'uomo in maniera mirabile. A completare il quadro basta ricordare che il Lanza, nella sua rettitudine, non esitava a negare un favore, quantunque sollecitato dal Sovrano, e questi, con disinvoltura tutta Sua, rispondeva al postulante: « Si faccia raccomandare a Lanza da qualcuno che abbia più autorità di me »! Cfr. TAVALLINI, *Lanza*, pagg. 121, 179 e 218.

litari. Esercito e Marina, perfettamente fusi ad unità nazionale, dovevano essere in condizioni di consentire all'Italia di mantenere il suo rango di grande potenza. Le profonde trasformazioni della tecnica imponevano frequenti e costose rinnovazioni del parco di artiglieria, delle altre armi e munizioni; la costruzione di modernissime navi da guerra, in cui riuscimmo a conquistare il primato con la famosa *Duilio*, imponeva la creazione di potenti basi navali; urgeva poi il completamento della rete ferroviaria ai fini strategici. Nè minore era l'aumento della burocrazia perchè le cresciute funzioni dello Stato esigevano una schiera sempre più larga di funzionari, che pesava per il mantenimento, per gli uffici, per le pensioni. Cresciuti erano i bisogni dell'istruzione di tutti i gradi, per quanto ancora affrontati con mezzi troppo esigui, e se l'onere non cadeva interamente a carico dello Stato, la situazione non mutava per questo, poichè il dissesto della finanza locale non poteva non riflettersi sulla finanza dello Stato precludendo il ricorso a tributi, che dovevano essere lasciati ai comuni. In questo campo il molto che si faceva era un nulla in confronto del moltissimo, che avrebbe dovuto farsi, specialmente quando si pensi che, paragonando le nostre statistiche della criminalità a quelle degli altri paesi civili d'Europa, per dirla col Minghetti, v'era da coprirsi il volto per la vergogna! (1).

L'obbligo dell'istruzione elementare, scritto già nella legge Casati del 13 novembre 1859, ebbe la sua esplicazione, in virtù della legge del 15 luglio 1877, col principio dell'anno scolastico 1877-78. Ma quest'obbligo era puramente formale perchè le misere condizioni degli strati inferiori, i più numerosi, della popolazione, e specialmente dei contadini, ne rendevano praticamente impossibile l'adempimento (2). Tuttavia la popolazione scolastica aumentò sensibilmente: da 1605 mila alunni nel 1871, si salì a 2058 mila nel 1879, con un aumento pari ad un quarto, ciò che portava naturalmente ad una diminuzione degli analfabeti che, escludendo i bambini al di sotto di 6 anni, dal 69.46% al 1871, si riducevano a 52.80 al 1881. Ma questi rapporti medi del Regno erano, purtroppo, il risultato di una sensibile riduzione nelle regioni del Nord, a fianco di una modestissima riduzione nel Mezzogiorno e nelle isole (3).

Rilevante era, altresì, l'aumento degli alunni delle scuole me-

(1) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VII, pag. 400.

(2) Cfr. SONNINO, *Discorsi*, I, pag. 525.

(3) Gli analfati per 100 abitanti da 6 anni in su così diminuirono nelle varie regioni:

die (1), e se era stazionario, e in qualche anno perfino regredì, il numero degli iscritti nelle Università, aumentava quello delle scuole speciali, che portavano ad un incremento della cultura tecnica di cui era vivamente sentito il bisogno. L'aumento di coltura si manifestava poi attraverso l'estensione del numero dei periodici, passato da 723 al 1870 a 1127 al 1873, a 1454 al 1880, e delle opere dell'ingegno (2).

L'aumento delle spese pubbliche era anche in funzione dell'incremento di popolazione. Dal 1871 al 1881 la popolazione presente nel Regno passava da milioni 26,8 a 28,5, con un aumento di 1700 mila persone, che era il risultato dell'eccesso dei nati sui morti, ridotto dai movimenti emigratori (3). Gli italiani all'estero censiti in circa

	1871	1881	Diminuzione % del 1871
Italia Settentrionale . . .	50.47	40.86	19.04
» Centrale . . .	71.82	64.60	10.05
» Meridionale . . .	83.47	79.46	4.80
» Insulare . . .	85.42	80.91	5.28
Regno. . .	68.77	61.94	9.93

Si trovano in migliori condizioni il Piemonte, e successivamente la Lombardia, la Liguria, il Veneto e la provincia di Roma. In peggiori condizioni si trovano, invece, la Basilicata, la Calabria, la Sicilia, gli Abruzzi, le Puglie, che avevano oltre l'80 % di analfabeti. Il progresso più rapido, ossia la maggiore diminuzione fra il 1871 e il 1881, si osserva nella Liguria, indi nel Piemonte, nel Veneto, nella Lombardia; la minore nelle regioni a più alto analfabetismo. Tra le undici città principali del Regno occupava il primo posto Torino, tanto per il minor numero relativo degli analfabeti, quanto per la più veloce diminuzione.

Il progresso dell'istruzione elementare si può desumere ancora dal crescente numero degli sposi, che sapevano leggere e scrivere, ossia da quelli che sottoscrivevano l'atto di matrimonio. La proporzione degli sposi analfabeti per cento si venne riducendo, da 69 nel 1866 a 59 nel 1879, e cioè 48 % fra i maschi e 70 nelle femmine.

(1) La popolazione dei ginnasi governativi passava da 8441 alunni al 1870, a 12191 al 1880, oltre a 26 mila negli altri ginnasi; quella dei licei da 3422 a 5830, oltre a 4526 nei privati; quella delle scuole tecniche da 5454 a 6990, oltre 13721 nelle private; quella degli Istituti tecnici da 4787 a 7358.

(2) Dal 1871 al 1880 furono riservati i diritti di autore su 2818 opere varie e 4214 opere musicali; ma l'aumentato desiderio di migliorare le proprie conoscenze si rivela meglio attraverso l'aumento delle opere straniere, che venivano presentate in Italia per la riserva dei diritti, e che nel decennio ammontarono ad oltre 8 mila.

(3) La media dei nati vivi nel decennio fu di 1017 mila; quella dei morti di 820 mila, con un eccesso medio dei nati sui morti di 197 mila persone all'anno. La differenza di circa 300 mila persone, fra l'eccesso dei nati sui morti e l'incremento della popolazione censita, ci dà una cifra approssimativa dell'importanza del movimento emigratorio.

450 mila al 1871 (1), erano saliti a poco più di un milione nel 1881, un pò per incremento naturale presso i paesi di emigrazione, più per l'aumento della massa dei nuovi emigranti (2).

Il fenomeno dell'incremento di emigrazione cominciava già a turbare gli studiosi dei problemi economici, e qualcuno ne prendeva pretesto per sostenere la tesi di un mutamento nella politica commerciale, al fine di fare sviluppare le industrie, che sole potevano

L'anno 1880 fu particolarmente notevole per l'alta mortalità. Il numero dei morti raggiunse la cifra rilevante di 870 mila, fenomeno che era la prosecuzione naturale di una mortalità più grande manifestatasi nell'ultimo quadrimestre del 1878. Circa la causa della eccezionalità del fenomeno il Benini, senza pretendere di dare una risposta esauriente, rammenta che l'estate e l'autunno del 1879 furono a tutta l'Italia avversi per siccità ininterrotta e l'inverno del 1880, per freddo intenso, così da distinguersi fra gli anni di una lunga serie. Nessun dubbio che a questi fattori vada ascritta la mortalità, intensificatasi appunto dal settembre 1879 e, con lungo strascico, proseguita fino a tutto l'agosto dell'anno successivo. I molti lutti, poi, fecero più radi i concepimenti e consigliarono il rinvio di molte nozze, che allietarono così il 1881. Cfr. RODOLFO BENINI, *La Demografia italiana nell'ultimo cinquantennio*, in *Cinquant'anni di storia italiana*, Milano, Hoepli, 1911, pagg. 70-71. Infatti, le nascite furono appena 958 mila nel 1880, contro 1064 mila nel 1879 e 1081 mila nel 1881.

I matrimoni nel decennio furono in media annua 210 mila; nel 1880 caddero a 197 mila per risalire a 230 mila nel 1881.

(1) Cfr. *Annuario 1884*, pag. 139. Nell'*Annuario Statistico dell'emigrazione italiana dal 1876 al 1925*, (Roma, 1925), pag. 1541, il numero dei censiti al 1871 è indicato in 270.705, e quello del 1881 in 1033 mila. Io credo che la cifra di 450 mila sia più attendibile, perchè più vicina a quella del 1881, tenendo conto dell'emigrazione verificatasi nel decennio.

(2) L'emigrazione nel periodo 1871-76 non è stata esattamente calcolata. Dai dati elaborati dal Carpi, e riportati dal citato *Annuario dal 1876 al 1925* (pagg. 1709 e segg.) risultano regolarmente emigrati nel quinquennio 559 mila persone, di cui ne rimpatriarono, nel 1872-76, 292 mila, e ritenendo che la stessa proporzione si sia verificata nel 1871, il totale dei rimpatriati sarebbe ascenso a 365 mila, con uno sbilancio di 194 mila persone. L'emigrazione clandestina nel periodo 1871-76 avrebbe dato uno sbilancio di 40 mila persone, su 108 mila emigrati.

Nel periodo 1876-1880 si ebbero 544 mila partenze, ma purtroppo per il periodo 1877-80, come per gli anni seguenti fino al 1902, manchiamo di elementi statistici sui rimpatriati. Cfr. Colletti, *Dell'Emigrazione Italiana*, in *Cinquant'anni di storia italiana*, Milano, Hoepli, 1911, pag. 71.

Applicando ai rimpatriati del 1877-80 la proporzione dei dati del Carpi per il 1871-75, cioè del 61%, lo sbilancio del 1876-80 salirebbe a 218 mila persone, e quindi la perdita netta del decennio per emigrazione salirebbe a 452 mila persone. Confrontando questa cifra con quella dell'eccesso demografico si nota una differenza di circa 150 mila persone, che denota che le statistiche del Carpi sono errate o per eccesso nel calcolo dei partiti, o per difetto in quello dei rimpatriati.

dar lavoro alla crescente popolazione (1). La questione se l'emigrazione fosse o no un danno e se, per conseguenza, convenisse allo Stato intervenire per limitarla o incoraggiarla, cominciava già a presentarsi ed a dare luogo ad appassionante discussioni, se non a vere provvidenze legislative. L'intervento governativo si ebbe, ma con provvedimenti, diciamo così, di polizia, come la circolare con cui Lanza cercò appunto di disciplinare l'emigrazione, per evitare i mali di quella provocata ed artificiale, circolare prima revocata e poi, in parte, ripristinata dal Governo di Sinistra (2); ma ai fini della tutela degli emigranti ci volevano veri e propri provvedimenti legislativi, che erano stati già invocati da enti privati o proposti dal Governo di

(1) Così, per esempio, nel manifesto per l'Esposizione di Milano si diceva: Le migliaia di emigranti, che ogni anno vanno cercando oltre i mari non le agiatezze, ma il pane, dovrebbero persuadere anche i più scettici, che, se per le condizioni del suolo e del clima, nonchè per la molteplicità dei fiumi che la solcano, l'Italia è paese eminentemente agricolo, essa però non è in grado, coll'agricoltura soltanto, di procacciare lavoro a tutti i suoi figli. Perchè la piaga dell'emigrazione possa essere curata con vera e reale efficacia, e non con rimedi inadatti od insufficienti, è necessario, oltre al dissodamento dei terreni incolti ed al prosciugamento di quelli paludosi, che le nostre industrie ricevano potente impulso a progredire. Cfr. *Esposizione Milano, Relazione Generale, Allegato II*, pag. XIII.

(2) La circolare del 18 gennaio 1873 esigeva dagli emigranti la prova che essi avessero i mezzi, oltrechè per fare il viaggio, anche per provvedere alla propria sussistenza durante il tempo necessario e non breve per trovare lavoro nel luogo dove intendevano recarsi, e che presentassero persona solvente la quale si obbligasse per iscritto a pagare occorrendo il viaggio di ritorno; e ciò pel caso di rimpatrio a spese dei consolati italiani. Si esigeva, insomma, dall'emigrante che provasse di possedere un capitale, la mancanza del quale, nota il Sonnino, era il motivo principale per cui egli emigrava!

Uno dei primi atti del Ministero di Sinistra fu il ritiro della circolare Lanza; ma ai primi fatti, che turbarono l'opinione pubblica, e cioè alla notizia dell'emigrazione in massa di molti contadini dal Mantovano, perchè privi affatto di mezzi di sussistenza, il ministro dell'Interno si lasciò indurre a recedere alquanto dai principii più liberali, con una nuova circolare ai prefetti, in data del 20 settembre 1876. In essa, dopo molte proteste di rispetto per la libertà dei cittadini, si facevano distinzioni piuttosto sottili e pericolose fra emigrazione naturale ed emigrazione artificiale, dichiarando di voler rispettare quella, ed opporsi con tutti i mezzi a questa; e infine si prescriveva ai prefetti, calcando le orme dell'abrogata circolare Lanza, di non rilasciare il passaporto a nessun emigrante, senza prima convincersi che il medesimo avesse i mezzi per sostenere le spese del lungo viaggio e per far fronte ai primi bisogni della vita nei primi giorni del suo arrivo nel nuovo Stato in cui voleva recarsi. Questa disposizione, come osserva il Sonnino, era una nuova violazione pura e semplice della libertà dei cittadini, che la circolare asseriva di voler rispettare; ed era inoltre il mezzo più sicuro di spingere all'emigrazione clandestina, oppure a far prendere agli emigranti per le Americhe la via di Trieste o di Francia. Cfr. SONNINO, *Sicilia*, pagg. 266-267.

Destra e dall'iniziativa parlamentare (1). Non si trattava di impedire l'emigrazione. Anche se molti non fossero stati convinti, come lo erano, che tutto sommato l'emigrazione era più un bene che un male, non si sarebbe pensato neppure ad impedirla. In un paese retto da istituzioni libere, diceva il Minghetti, ognuno deve andarsene dove desidera, nè diversamente pensava il Sonnino il quale riteneva che ogni impedimento dello Stato alla libera emigrazione equivaleva ad un ingiustificato intervento a danno del lavoro, nella lotta, giusta finchè pacifica, fra esso e il capitale, e domandava perciò, di accordo con il Minghetti, una legge di vera tutela degli emigranti e non una legge restrittiva dell'emigrazione. Lo Stato, egli diceva, intervenga pure, e a nome dell'umanità, con provvedimenti intesi ad impedire gl'inganni e i soprusi cui vanno soggetti i nostri poveri emigranti per opera degli incettatori, delle agenzie, dei capitani di velieri, e anche dei governi di oltremare; vi aggiunga consigli e informazioni; e tuteli nelle lontane spiagge i nostri connazionali (2).

(1) Nel 1875 il Congresso degli economisti, tenutosi a Milano, approvò un ordine del giorno con cui faceva voti che, pur lasciando libera l'emigrazione, si emanasse presto una legge di tutela per gli emigranti simile a quelle adottate dalle nazioni più libere. Il Ministero Minghetti poi, pochi giorni prima della sua caduta, aveva presentato al Senato una legge, con cui si sarebbe dato al Governo perfino la facoltà di impedire l'emigrazione, oltre il vincolarla in vari modi; ma una Commissione nominata dal Ministero Depretis, col mandato di studiare l'argomento, concluse che non vi era nulla di nuovo da fare. Nel 1875 si era intanto costituita con sede centrale a Roma una « Società di patronato degli emigranti », promossa dagli onorevoli Torelli e Luzzatti e intesa a tutelare, in ogni modo possibile, gli emigranti per l'estero, col promuovere inchieste, col reclamare provvedimenti legislativi o governativi sui luoghi di destino degli emigranti, ma essa dovette riconoscere che l'opera benefica dei privati sarebbe stata insufficiente, se non sostenuta dalla legge. Cfr. SONNINO, *Sicilia*, pag. 325. Il 9 giugno 1880, poi, una nuova proposta di legge, diretta a regolare l'emigrazione, fu presentata dall'on. Minghetti, anche a nome degli on. Luzzatti, Del Giudice, Villari e Sonnino.

(2) In quanto, alla questione se l'emigrazione giovasse o no alla condizione dei contadini in Italia, il Sonnino, in tesi generale, era per l'affermativa, e ricordava che in alcuni punti della Basilicata e del Novarese, nell'Alto Comasco e nel Varesotto, l'emigrazione dei contadini aveva già contribuito sensibilmente ad elevare le condizioni della classe agricola, e in queste due ultime regioni a creare una classe numerosa di contadini proprietari, mentre nella Valtellina aveva prodotto una vera rivoluzione sociale. Cfr. SONNINO, *Sicilia*, pagg. 266-68. Anche il Minghetti riteneva che l'emigrazione in certi casi poteva essere ed era una sorgente di ricchezza e di prosperità anche per la madre patria, ma pensava che non si dovessero lasciare senza regola e senza disciplina le agenzie di emigrazione, le quali talvolta, si convertivano in agenzie d'inganni e di seduzioni. Cfr. *Atti Parl. Cam. Dep.*, Discussioni, seduta del 30 giugno 1878.

L'emigrazione costituiva, però, il mezzo con cui si sarebbe avviato a soluzione il problema del Mezzogiorno. La questione meridionale in questo decennio si era piuttosto aggravata; il Sud camminava sulla via del progresso a passi meno veloci del Nord. Tutti gli elementi naturali portavano ad un'accentuazione della differenza fra le due Italie: la migliore situazione delle terre rispetto ai metodi di coltivazione (1), il risveglio delle più antiche e gloriose tradizioni industriali, la più diffusa cultura generale, il diverso carattere delle popolazioni e specialmente la grande differenza fra i due ceti dirigenti: al Nord pieno di iniziative, sempre vigile per l'azione stimolante dei più frequenti contatti con gli altri paesi europei, al Sud o troppo politicante, o lontano dalla cura diretta delle forze produttive, o nell'attesa messianica di provvidenze statali che non venivano, non perchè il Governo non volesse prenderle, ma perchè la politica di disinteresse, che allora era scrupolosamente seguita, non faceva neppure pensare che si dovesse intervenire. Certo sarebbero stati necessari provvedimenti speciali per accelerare la velocità di progresso del Sud, ma allora non si pensava che lo Stato avesse il dovere di curarsi e stimolare in questo modo le forze economiche. Si partiva dal presupposto che certe situazioni fossero nell'ordine naturale delle cose; non si guardava al fondo del problema; si guardava alla superficie, ed alla superficie allora il distacco fra Nord e Sud non era poi così grande. Erano come due terre egualmente prive di vegetazione, o per lo meno con poco verde su tutte e due, e si pensava che in sostanza esse fossero eguali. Non si osservava che i semi gettati nei solchi avevano ben diverse condizioni di sviluppo e che, quindi, al Nord le piante sarebbero venute su alte e rigogliose, e al Sud invece alquanto tiscuccie. Sarebbe stato necessario fare un grande sforzo, per immaginare un futuro in cui fra Nord e Sud le differenze fossero tanto grandi come lo sono oggi; ma pochi allora lo avrebbero potuto fare, e pochissimi furono quelli che lo fecero.

(1) Basta per convincersene riportare questo brano di un discorso tenuto nel 1880 da Giustino Fortunato a proposito dello sviluppo della cooperazione nel Mezzogiorno: « Qui, in Basilicata, egli diceva, la campagna è deserta, povera di alberi, poverissima di abituri, i fiumi sono torrenti, franose le pendici, devastati i boschi secolari; la coltura è meramente estensiva, il terreno non solcato da vie rotabili, la proprietà stessa o incerta nei suoi titoli e fonte di liti pubbliche e private, o gravata duramente dall'ipoteca e dal credito fondiario: solo di tratto in tratto, a grandi distanze, un gruppo triste di casupole in cima a qualche cuzzolo di monte: è un Comune, al sicuro dalla malaria, è la vita, tutta la vita della contrada, tanto diversa da quella delle regioni del Nord ». Cfr. FORTUNATO, *Mezzogiorno*, I, pag. 58.

Era riservato alle generazioni successive il constatare gli effetti di questa inevitabile omissione. Vi è, dunque, nell'affiorare e nell'aggravarsi della questione del Mezzogiorno qualche cosa di fatale, di ineluttabile, che ci consente di togliere molta responsabilità agli uomini che cinquant'anni or sono governavano l'Italia. Per questo decennio non si può rimproverare nulla nè a quelli della Destra, nè a quelli della Sinistra; nelle file dell'uno e dell'altro partito militavano i più eminenti uomini del Mezzogiorno, e furono al potere, e risolsero problemi importantissimi per il Mezzogiorno, senza preoccuparsi di legiferare in maniera speciale per esso. Il sentimento nazionale sovrastava in costoro sulla visione dei problemi particolari delle loro regioni. I meridionali erano talmente patriottici, dice Paolo Boselli, che erano essi i primi a opporsi alle spese pel Mezzogiorno in un momento in cui l'Italia doveva stabilirsi. Per avere taluni vissuto a lungo in Piemonte, e altri per essere stati rinchiusi nelle carceri dei Borboni, non avevano perduto il contatto colla realtà immediata. Conoscevano le miserie delle popolazioni meridionali, ma da uomini pratici, quali erano, sapevano di non potervi porre immediato rimedio. Erano di una purezza, di un'austerità somma (1).

La Sicilia, dove il più focoso temperamento degli abitanti era più di frequente causa di disordine, fece occupare di sè il Parlamento, sia per provvedimenti eccezionali di pubblica sicurezza, che per un'inchiesta generale sulle condizioni sociali ed economiche dell'isola e sull'andamento dei pubblici servizi (legge 3 luglio 1871, n. 2579), inchiesta che fu condotta quasi contemporaneamente a quella ormai classica del Sonnino e del Franchetti, due non meridionali, desiderosi di approfondire un problema giudicato da essi importante per tutto il Regno. Ma anche questa inchiesta, malgrado le polemiche che si tirò con sè, lasciò le cose come stavano, perchè il problema era così complesso che non si sapeva da dove cominciare per risolverlo, e perchè a risolverlo per bene, sempre che se ne fosse trovata la via, sarebbero mancati i mezzi.

Non dobbiamo dimenticare che l'Italia era allora assai povera, dappertutto, e che era quindi molto facile l'essere indotti a non dare troppa importanza alla povertà particolare del Mezzogiorno. Talvolta non si credeva neppure a questa povertà, perchè i Meridionali che si vedevano a Roma erano tutti ricchi; spesso non si credeva alla

(1) Il Boselli ricorda che Spaventa, per esempio, non riceveva mai un deputato con un impresario, ed ebbe perfino scrupolo di accettare i venti milioni del Duca di Galliera per il porto di Genova. Citato da LUZZATTI, *Memorie*, pag. 502.

miseria delle nostre plebi, e ci fu perfino chi non credette alla malaria! Spettava al tempo dare la dimostrazione del vero stato delle cose, quando purtroppo sarebbe stato tardi per correggere l'inerzia precedente, ma non troppo tardi per fare ancora qualche cosa. Ad ogni buon conto, a risolvere il problema del Mezzogiorno, prima ancora dello Stato, pensarono i meridionali, emigrando a partire dal 1880 e creando, così le condizioni indispensabili per rendere più fecondi gli sforzi odierni dello Stato.

*
* *

Per bene intendere lo svolgimento della vita economica del decennio, ne riassumeremo ora le vicende politiche e parlamentari più importanti.

Fin dal dicembre 1869 era al potere Lanza, con Sella alle Finanze, e la fortuna lo aiutò in quanto gli consentì la soluzione della questione romana su cui erano caduti parecchi dei precedenti ministeri. Ma il ministero non aveva una vita tranquilla ed era, più che appoggiato, tollerato per la paura che la Destra aveva di Rattazzi. Il 27 novembre 1871 Vittorio Emanuele II inaugurava a Roma la seconda sessione dell'undecima legislatura, ma lo svolgimento della lotta parlamentare mise spesso in grave pericolo il ministero, il quale, superata nel marzo del 1872 la battaglia sui provvedimenti proposti dal Sella, dovette difendersi ad ogni passo dagli attacchi numerosi sul terreno politico o religioso o scolastico, che portarono all'uscita di Correnti dal ministero. Rattazzi moriva il 5 giugno 1873, ma già prima che morisse, l'astensione dai lavori parlamentari a cui lo costrinse la malattia che lo travagliava, mentre toglieva alla Sinistra gran parte della sua forza, rendeva più indipendente la Destra, che non temeva più di preparare il potere alla parte avversa, se avesse rovesciato il ministero. Nell'aprile del 1873, infatti, sur una questione di spesa per l'arsenale di Taranto (1), scoppiò un dissidio fra la Camera e il Sella, che indusse quest'ultimo a provocare le dimissioni del gabinetto (2). Il Re, dopo di avere inutilmente inca-

(1) Questo progetto fece sentire alla Camera l'eco di qualche rivalità regionale, ma dette luogo a impressionanti dichiarazioni unitarie da parte di rappresentanti del Mezzogiorno e di altre parti d'Italia. Cfr. *Atti Parl., Cam. Dep.*, Discussioni, seduta 5 maggio 1873.

(2) Già altra volta precedentemente il Lanza aveva rassegnato le dimissioni per la debolezza del suo Gabinetto, e le aveva ritirate cedendo solo alla volontà del Re. Cfr. TAVALLINI, *Lanza*, pag. 115.

ricato il Pisanelli e poi il Biancheri della formazione di un nuovo gabinetto, respinse le dimissioni, ed il ministero rimase al suo posto, ritirando il progetto che era stato cagione della sua sconfitta.

Con la morte di Rattazzi il ministero perdeva un formidabile avversario, ma se ben si considera, questa perdita gli riusciva più funesta che vantaggiosa. Poichè l'opposizione era senza capo, perchè mal potevano divenirlo Crispi, Mancini od altri, la Destra, tolta la possibilità di un ministero di Sinistra, ne avrebbe preso ardimento, e avrebbe trascinato il ministero dove questo non voleva andare, o lo avrebbe rovesciato per porsi al suo posto. In questo stato di cose, non rimaneva al ministero che fare con la Sinistra un *connubio*, simile a quello famoso di Cavour, col centro sinistro. « Abbine il coraggio, scriveva il Michellini al Lanza, imita il grand'uomo, e salverai il ministero e, ciò che più monta, l'Italia ». Il suggerimento non mancava di tatto pratico, ed è certo che se

Ministeri formati nel decennio 1871-1880.

Data	Presidenza	Lavori Pubblici	Finanze	Agr. Ind. Commercio	Interno
1869 dicembre	LANZA	De Vincenzi	Sella	Castagnola	Lanza
1871 luglio 10	MINGHETTI	Spaventa	Minghetti	Finali	Cantelli
1876 marzo 25	1° DEPRETIS	Zanardelli (1)	Depretis	Maiorana Calatabiano	Nicotera
1-77 dicembre 26	2° DEPRETIS	Perez	Magliani	(2)	Crispi (1)
1878 marzo 24	1° CAIROLI	Baccarini	Seismit-Doda	Pessina (3)	Zanardelli
• dicembre 19	3° DEPRETIS	Mezzanotte	Magliani	Maiorana Calatabiano	Depretis
1879 luglio 14	2° CAIROLI	Baccarini	Grimaldi	Cairolì regg.	Villa
• novembre 25	3°	•	Magliani	Miceli	Depretis

(1) Sostituito poi da Depretis *interim*.

(2) Il Ministero fu soppresso con R. Decreto 26 dicembre 1877, e ricostituito il 24 marzo 1878. Con lo stesso decreto del 1877 fu istituito il Ministero del Tesoro affidato sempre alla reggenza dei Ministri delle Finanze, salvo che nel 2° Ministero Depretis in cui fu ministro l'on. Bargoni.

(3) Dopo una reggenza del Cairolì.

Lanza l'avesse seguito, avrebbe trovato in quel *connubio* una base molto solida, almeno per qualche tempo ancora; ma Lanza non era fatto per codeste manipolazioni parlamentari (1). Il *connubio* fu invece effettuato, almeno nei riguardi della lotta al ministero,

(1) Cfr. TAVALLINI, *Lanza*, pagg. 116-407; CROCE, *Storia*, pag. 19.

fra il Minghetti ed il Depretis, nuovo capo della Sinistra, e la battaglia si impegnò presto. Per sopperire alle maggiori spese per l'esercito Sella aveva presentato alcuni provvedimenti finanziari supplementari, a cui la Camera, compresavi parte della Destra, non faceva buon viso. Su questi provvedimenti il 25 giugno il ministero fu battuto, per l'abbandono di molti della Destra, che non parteciparono al voto o votarono contro.

Cadde, così, il grande Ministero del '70, durante il quale era cessato il potere temporale dei Papi e Roma era divenuta la Capitale d'Italia; il ministero che aveva regulate (per quanto dipendeva dallo Stato) le relazioni con la Chiesa, che aveva sciolto il problema delle corporazioni religiose, che, come riconosce il Luzzatti, aveva dato un impulso pieno di conseguenze feconde all'economia del paese, e che aveva avviato e portato a buon punto il pareggio del bilancio (1). Con la caduta del ministero Sella lasciava le Finanze per non più ritornarvi, dopo aver compiuta un'opera veramente titanica: sistemata la contabilità, avviata la liquidazione dei residui, rafforzati i metodi di accertamento; aumentate le entrate ordinarie di quasi duecento milioni, gettate le basi di un assetto, che presto avrebbe fatto raggiungere il sospirato pareggio. Unico punto nero della situazione era l'aumento della circolazione, che aveva spinto l'aggio a cifre mai prima viste, e che egli avrebbe certamente evitato, se le condizioni del mercato dei capitali avessero consentito un ricorso diretto al credito. Nessuno, nè prima nè dopo di lui, portò nel governo delle finanze una probità maggiore della sua, un attaccamento al dovere come quello che lo guidò in tutta la sua opera, una eguale sincerità, un ardore quasi religioso nella difesa del bilancio, una tenacia senza limiti nel cercare un'eguaglianza tributaria impossibile a raggiungersi con quel sistema di imposte. Egli lasciava le Finanze forse con la speranza che prima o dopo ci sarebbe ritornato; certo non pensava che, a meno di tre anni di distanza, una rivoluzione parlamentare avrebbe allontanato definitivamente dal potere lui e gli uomini del suo partito, e non avrebbe creduto a chiunque gli avesse detto essere stato lui, con la sua asprezza fiscale, uno degl'inconsapevoli artefici di quel malumore sordo e diffuso, che doveva sbocciare nel trionfo della Sinistra. Ma il paese ebbe modo di servirsi egualmente della sua opera, anche dopo che egli lasciò il punto più esposto della battaglia, e noi che apparteniamo ad un'epoca ormai lontana dalla sua, non possiamo fare a meno di guardarne l'opera con commossa

(1) Cfr. LUZZATTI, *Memorie*, pag. 358.

venerazione, e di invidiarne la sorte, che gli dette il modo di rendersi veramente benemerito della Patria.

La crisi del giugno 1873 fu una delle peggiori e peggio ordinate crisi ministeriali che si ricordino per quel periodo. L'incarico per la formazione del nuovo gabinetto era stato dato al Minghetti, il quale tentò l'accordo con la Sinistra, ma non potè effettuare il connubio perchè non volle concedere alla Sinistra il portafoglio dell'Interno. Dopo una gestazione laboriosissima, durata dieci giorni, finalmente Minghetti, potentemente aiutato da Lanza, riuscì a mettere insieme il nuovo ministero, tenendo per sè le finanze; ma la maniera con cui la crisi era stata preparata e la impossibilità di arrivare ad un accordo con la Sinistra, segnarono già le sorti del partito che da tredici anni governava l'Italia.

La combinazione uscita dalla crisi del 1873 non poteva galvanizzare la Destra: Minghetti se ne avvide a tempo, e decise d'invocare la cooperazione di Sella, offrendogli il ministero delle Finanze, ed acconsentendo a tutti i patti che questi gli avrebbe dettato; ma Sella, anche dietro consiglio di Lanza, non accettò, perchè riconobbe che la proposta, che con tanta insistenza gli era fatta, non era utile al ministero, ed era dannosa a lui ed al paese «in quanto che, un'eventuale caduta del Minghetti avrebbe eliminato tutti e due, lasciando via libera alla Sinistra» (1). Ma la vera ragione della mancata accettazione di Sella va cercata piuttosto nel fatto che, come scrive ora il Luzzatti, Marco Minghetti e Quintino Sella, poderosi intelletti entrambi, patrioti altissimi, erano forse troppo diversi nell'ingegno e nell'indole per trovarsi assieme nello stesso ministero! Non solo non si amavano, ma neppure si sopportavano. Sella poteva rassegnarsi a governare le finanze sotto un uomo minore di lui (com'era il Lanza), ma non dipendere da uno statista, del quale si considerava uguale nelle ore serene, superiore nei momenti difficili. Minghetti aveva studiato l'economia politica coll'intento di applicarla, Sella, che la conosceva meno, preferiva disdirla, e mentre l'uno nella finanza cercava le riforme armoniche, l'altro vi cercava i redditi sicuri (2). Così Minghetti rimase solo.

Il 15 novembre 1873 si aprì la terza sessione dell'XI legislatura. Già si era disegnato il nuovo orientamento della politica estera italiana, che aveva avuta una concreta manifestazione nel viaggio di

(1) Cfr. TAVALLINI, *Lanza*, pagg. 127-132 e ARBIB, pag. 169.

(2) Cfr. LUZZATTI, *Memorie*, pag. 498.

Vittorio Emanuele II a Vienna e a Berlino, effettuato nel settembre, ed il fatto costituì la parte più saliente del discorso della Corona. Ma iniziata la discussione, apparve l'irrequietezza della Sinistra, seccata di vedersi adoperata da frazioni della Destra solo come catapulta per rovesciare i ministeri, senza ricavarne costrutto alcuno per sè (1). La sorte del ministero era sempre vacillante, e nel maggio del 1874, per uno dei provvedimenti proposti dal Minghetti, esso rimase in minoranza di un solo voto. Il ministero si dimise, ma il Re, anche questa volta, respinse le dimissioni e preferì sciogliere la Camera.

Le elezioni dell'ottobre 1874 assicurarono la maggioranza al Governo di Destra, ma irrobustirono più fortemente le file della Sinistra. Mai lotta elettorale era stata combattuta così strenuamente contro l'indirizzo politico di un partito, e specialmente nell'Italia Meridionale la sollevazione degli interessi offesi non potè frenarsi. Il « paese reale » sobbolliva contro « l'Italia legale »; l'avvento alla Camera dei cosiddetti uomini nuovi e l'esclusione di molti vecchi patrioti, erano il sintomo di un mutato stato di animo di cui la Destra doveva scontare le conseguenze (2).

Inaugurata il 23 novembre 1874 la XII legislatura, la Sinistra confermò la sua devozione alla Corona: era un gesto che significava la sua preparazione ad assumere il potere. Della sua aggressività dette subito prova attaccando il ministero sulla maniera onde erano state condotte le elezioni e sulla proposta di provvedimenti eccezionali per la Sicilia, ed il ministero andava avanti stentatamente e con la minaccia di essere da un momento all'altro rovesciato. Tuttavia Minghetti continuò dal '73 al '76 l'opera di Sella, con metodi un po' diversi, più umani, e perciò è anche lui così benemerito del pareggio, da lasciare incerto il giudizio quale dei due abbia una maggior gloria finanziaria (3).

Fra i problemi finanziari che quel ministero credette opportuno di risolvere, due erano di gravissima importanza: il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia e quello delle ferrovie Meridionali, e fu col pretesto di tale riscatto, e indispensabile esercizio governativo, che si venne distaccando dal ministero la maggior parte della deputazione toscana, quasi tutta di Destra, in nome di principi economici contrari all'accentramento nello Stato di così importanti servizi pub-

(1) Cfr. ARBIB, pag. 308.

(2) Cfr. CROCE, *Storia*, pag. 11.

(3) Cfr. LUZZATTI, *Memorie*, pag. 498.

blici. Ma in verità, come nota il De Cesare, quella deputazione, rimasta malcontenta pel trasporto della capitale a Roma, era fortemente agitata dalla grave situazione finanziaria del Municipio di Firenze, che non poteva più pagare i suoi debiti. Il ministero Minghetti ebbe il torto di non dare alla cosa l'importanza che meritava; e quella deputazione, stringendo alleanza coi più irrequieti deputati di sinistra, e unendosi a quelli del centro, col Correnti alla testa contribuì a formare la maggioranza, che doveva rovesciare il ministero (1).

La seconda sessione della XII legislatura era stata inaugurata il 6 marzo 1876. Nella sua esposizione finanziaria del 1876 Minghetti aveva annunciato che il pareggio del bilancio, la costante aspirazione, non mai raggiunta, di tutti i ministeri italiani, era finalmente un fatto; ma il pareggio non aveva potuto ottenersi se non col mezzo di un grande rigore verso i contribuenti. Il ministero, infatti, nelle vacanze aveva rincrudito la tassa sul macinato, e fu su questo terreno che fu obbligato a battersi. Minghetti mise in evidenza i risultati della sua opera alle finanze; accennò alle sue intenzioni per l'avvenire, parlò del problema ferroviario, si regolò, insomma, come se avesse dovuto ancora restare a lungo al potere. Chiese per riposarsi il rinvio di un giorno alla discussione dell'interpellanza Morana sul modo di riscossione della tassa sul macinato, e quei della Sinistra non ebbero il coraggio di rifiutarglielo. Lo scontro avvenne il 18, quando l'esecuzione del Ministero era ormai decisa. Minghetti chiese che si rinviasse ancora la discussione, a dopo che gli uffici avevano esaminato il disegno di legge intorno alle convenzioni ferroviarie. La mossa era abilissima, ma nè la questione di principio, nè le calde parole che egli pronunciò prima di cadere, potevano modificare una situazione maturata da tempo ed in cui vi era una specie di punizione per la crisi del 1873. Al voto parteciparono 423 deputati di cui nessuno si astenne: 181 furono per il ministero, 242 contro. Il ministero cadde e con esso cadde la Destra, cadde, cioè, come dice il Croce, « non semplicemente come partito che lasci il Governo per ripigliarlo in altra vicenda, rinfrescate le sue forze mercè l'opposizione; ma nella sua stessa idea, come quella pretesa di perfezione, che riteneva dell'astutezza » (2).

(1) Cfr. DE CESARE, *Lincci*, pag. 21.

(2) Cfr. CROCE, *Storia*, pag. 11.

* *

La novità di un Governo di Sinistra destò in Italia un fermento quale non s'era mai visto per cambiamenti ministeriali. Era, dice il Croce, il grido di vittoria, d'invettive ai caduti, di magniloquenti promesse e di riparazioni che levava il partito di Sinistra, aumentato e fatto forte dalla turba, che non manca mai, degli adoratori del sole nascente; e fu grido di tale imponenza, che per alcun tempo i vinti ne rimasero intontiti. Il popolo italiano, un po' per i troppo gravi sacrifici a cui era stato sottoposto, un po' per quel che gli si era fatto credere delle virtù mirifiche del « progressismo », acclamò delirante « l'era nuova », il Governo riparatore, il « raddrizzamento dei torti », il « risanamento » di tutti i mali di cui si soffriva, della povertà, dell'ignoranza, dell'ingiustizia, il « rinnovamento sociale »; e attese fidente il prodigio promesso (1). Ma il prodigio non poteva venire. Come scrive Stefano Jacini, confermando le osservazioni fatte da Ruggero Bonghi, uomo di Destra, « tutta la differenza fra il partito di Destra e quello di Sinistra, consisteva in questo, che il primo stava al governo, ne sentiva tutta la responsabilità e credeva di non potere reggere lo Stato diversamente, se si voleva raggiungere il pareggio finanziario; mentre il secondo, supponendosi dispensato da ogni responsabilità e da ogni obbligo di concretare le proprie idee, sosteneva in genere che si sarebbe potuto governare molto meglio » (2). Ma di fronte ai problemi concreti, quali si rivelarono a quelli della Sinistra venuti al potere, andarono a monte tutti i programmi, e la responsabilità di governo finì con il creare una confusione, che fu la causa determinante di quel trasformismo che inquinò dopo la nostra vita parlamentare.

Il nuovo ministero fu rapidamente composto dal Depretis, il quale tenne per sè le Finanze e dette al Nicotera l'Interno: errore grave perchè il Nicotera, uomo vendicativo e di pochi scrupoli, cominciò a perseguire i suoi avversari e specialmente lo Spaventa (3). Fatta approvare la Convenzione di Basilea per il ri-

(1) Cfr. TAVALLINI, *Lanza*, pag. 145 e CROCE, *Storia*, pag. 74.

(2) Citato da LUZZATTI, *Memorie*, pag. 506.

(3) Il Nicotera non indugiò a colpire il suo avversario ferendolo nella dignità personale, sicuro d'indurlo così a lasciare il Consiglio di Stato, ufficio dal quale lo Spaventa traeva l'unica sua fonte di sostentamento. Inutile dire che lo Spaventa alle elezioni cadde, ma più tardi egli fu rieletto a Bergamo, ed anche il Governo riparò dopo al torto fatto dal Nicotera, restituendo Spaventa al Consiglio di Stato, e alla sezione stessa dalla quale era stato rimosso. Questo

scatto della rete dell'Alta Italia, il nuovo ministero pensò che sarebbe stata ottima idea servirsi dello stato d'animo del paese per rinnovare la Camera. D'altra parte la trasformazione creata dal voto del 18 marzo rendeva la cosa quasi indispensabile, dal punto di vista costituzionale, e quindi la Camera fu sciolta e le elezioni furono fissate per l'autunno. Ma proprio nelle elezioni il ministero commise un altro grave errore, che era un po' una conseguenza del primo. Si proclamò la guerra contro tutti i capi della Destra, e il Nicotera dichiarò che non uno fra costoro avrebbe più posto piede nella Camera. E purtroppo le elezioni del novembre 1876 segnarono quasi la fine della Destra. Il ministero ne combattette gli uomini maggiori e minori, con una violenza tanto più deplorabile, quanto non necessaria perchè il paese, soprattutto il Mezzogiorno, aveva salutato con puerili entusiasmi quella mutazione politica: sopra duecento deputati meridionali ne riuscirono solo quattro di Destra (1). Ciò nocque molto alla Sinistra perchè rimasto solo, il partito, composto di persone quasi tutte nuove al governo, appoggiato da uomini, in parte nuovi essi pure alle lotte parlamentari, non sufficientemente esperti, non disciplinati, impazienti di salire, privi persino di quel serio contrasto che costringe alla disciplina, dopo pochi mesi, cominciò a suddividersi in tanti piccoli gruppi, e non fu più possibile ai ministeri di riunire una solida maggioranza. Incominciarono prima le modificazioni parziali, poi i cambiamenti totali dei ministeri, ed ogni ministro caduto prese a farsi capo di qualche gruppo, avversando coloro che gli erano succeduti; e così si aprì una serie di guerriccioline per iscavalcarsi gli uni agli altri, con un alternarsi e di ministri e di ministeri tanto frequente, che l'azione e l'autorità del governo vennero a soffrirne gravemente.

Il primo ministero Depretis visse una vita assai agitata, soprattutto per l'irrequietezza quasi morbosa del Nicotera, che prodigava favori agli amici (2) e non concedeva quartiere agli avversari.

atto doveroso fu compiuto da Giuseppe Zanardelli. Cfr. *Lettere politiche di S. SPAVENTA*, Bari, Laterza, pag. 140.

(1) Cfr. TAVALLINI, *Lanza*, pag. 146, DE CESARE, *Lincci*, pag. 22, e PLEBANO, II, pag. 48.

(2) Fra i provvedimenti proposti dal Depretis vi era, come vedremo, l'aumento della tassa sullo zucchero, che era stata alquanto discusso dalla stessa maggioranza. La proposta fu approvata, ma per ottenere quel voto molti e di varia indole furono i mezzi a cui si dovette ricorrere. Pochi giorni dopo che esso era stato emesso, comparve sulla *Gazzetta Ufficiale* un elenco di settanta deputati nominati commendatori della corona d'Italia; e le cronache umoristiche dell'epoca

La XIII legislatura fu inaugurata il 20 novembre 1876 e alla Presidenza della Camera fu chiamato Crispi, ancora imbronciato di non essere stato scelto quale capo del partito, in luogo del Depretis; e non fu certo la stremata opposizione di Destra che gli rese duro l'ufficio, quanto l'irritazione dei più scalmanati della Sinistra i quali si accorsero che, quanto a governare, i nuovi ministri non differivano gran che dai predecessori. L'acuirsi della delinquenza in Sicilia per poco non determinava una crisi ministeriale, mentre, per dissensi sulla questione ferroviaria, si verificò una crisetta che fece uscire Zanardelli dal ministero. La maggioranza, intanto, senza un capo di autorità indiscussa, senza la forza di coesione, che crea per lo più un'opposizione agguerrita, si sgretolava, e si sfasciò del tutto in una votazione avvenuta per una questione assai piccola, che fu chiamata per motteggio della *gamba di Wladimiro* (1). Non parve vero al Depretis di potersi sbarazzare del Nicotera e di fare entrare nel ministero il Crispi, e così nel dicembre 1877 venne fuori il secondo ministero Depretis, con Crispi all'Interno e Magliani alle Finanze, mentre era soppresso il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio e creato quello del Tesoro. Scorrendo gli annali parlamentari ed i documenti dell'amministrazione, che riguardano il periodo dal novembre 1876, quando il nuovo ministero apparve nella sua più brillante floridezza, alla fine del 1877, quando esso cadde, per rilevare quale sia stato il movimento innovatore recato dal mutamento del partito politico al governo, il Plebano crede di poter affermare che, se assai numerosi furono i problemi messi innanzi, furono invece scarsi i disegni ed i provvedimenti, che dalla stato di proposte e speranze, poterono entrare nel dominio dei fatti compiuti, e più scarsi ancora quelli che abbiano segnato un chiaro e deciso indirizzo di utili novità (2).

parlarono dell'infortunata dei « commendatori dello zucchero ». Le onorificenze furono, poi, ostentatamente distribuite dal Nicotera a Palazzo Braschi. Cfr. DE CESARE, *Lincoi*, pag. 23, PLEBANO, II, pag. 87, e TAVALLINI, *Lanza*, pag. 161.

(1) Si trattava di un telegramma in cui certo *Alexander* russo, residente a Roma, era informato dal fratello *Alessandro* che il figlio *Wladimiro* era stato ferito a una gamba.

Questi modesti borghesi furono dall'impiegato scambiati per personaggi della famiglia imperiale russa, e la notizia comparve sui giornali così trasformata da determinare un seguito di spiegazioni con l'Ambasciata Russa, ed attacchi formidabili a Nicotera, accusato di avere consentita una violazione del segreto telegrafico. Cfr. ARBIE, pag. 578 e segg. e PLEBANO, II, pag. 89.

(2) Cfr. PLEBANO, II, pag. 50.

Si era appena formato il ministero che un grave lutto colpiva la nazione: il 9 gennaio 1878 moriva a Roma Vittorio Emanuele II, il primo Re d'Italia. Nessuna parola varrebbe a descrivere il dolore che produsse in tutta Italia quella perdita, che fu segnalata fra le sciagure nazionali. Quasi otto anni prima, l'11 marzo 1872, era morto a Pisa Giuseppe Mazzini: dei quattro grandi artefici dell'unità italiana, solo Garibaldi restava ancora, chiuso nella sua isola, ma sempre presente con dei messaggi, quando si trattava di placare qualche dissidio grave, che potesse compromettere l'unità. Il 9 febbraio, poi, moriva Pio IX, ed il Governo dovette preoccuparsi di garantire al Conclave la libertà di elezione del nuovo Pontefice. Nelle due luttuose circostanze il gabinetto Depretis-Crispi si comportò benissimo, ma mentre esso si avviava a risolvere i numerosi problemi economici in sospenso, Crispi, proprio alla vigilia della riapertura della Camera, dovette dimettersi per ragioni intime, e ciò indebolì molto il ministero. La sessione fu inaugurata il 7 marzo 1878 da Re Umberto I; l'8 marzo nella votazione per il Presidente della Camera il ministero fu battuto e la formazione del nuovo gabinetto fu affidata a Benedetto Cairoli, ottimo patriota, ma assolutamente privo di attitudini a reggere lo Stato. Seismit-Doda poté finalmente realizzare la sua vecchia aspirazione di diventare Ministro delle Finanze, mentre ai Lavori Pubblici andava il Baccarini, uomo di prim'ordine, a cui spettava il compito di risolvere il complesso problema ferroviario.

Questo primo ministero Cairoli nacque con la simpatia della Destra, perchè esso prometteva di governare senza quelle violenze, nè lo spirito di parte, che avevano caratterizzato il primo ministero di Sinistra, ma esso fu di breve durata. Si iniziò così un piccolo gioco di altalena, che durò due anni, fra il Cairoli e il Depretis, prima da soli a presiedere i propri ministeri, e poi insieme(1).

Poichè l'idea della provvidenza governativa accennava ad avere sempre più numerosi seguaci, la soppressione del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, decisa da Depretis, aveva sollevato i reclami di molti consessi industriali ed agrari. Il ministero Cairoli pose, perciò, tra le sue prime cure la ricostituzione del Ministero soppresso; e quanto al Ministero del Tesoro, creato da Depretis, proponeva di lasciare le cose quali erano, vale a dire di conservarlo teoricamente in vita, ma di affidarne l'*interim* al Ministro delle Finanze. Dissensi di direttive sulla politica interna de-

(1) Cfr. DE CESARE, *Lincci*, pagg. 24, 25.

terminarono l'uscita e la sostituzione dei ministri militari e di quello degli esteri sostituito dal Cairoli, mentre l'attentato di Passanante a Re Umberto, che non ebbe per fortuna esito mortale, per il sangue freddo del Re e l'abnegazione di Cairoli, che ne rimase ferito, fu considerato come una conseguenza diretta dell'eccessiva libertà lasciata ai partiti estremi, e travolse il gabinetto, a cui il 19 dicembre successe il terzo ministero Depretis. Anche questo gabinetto, impelagatosi nel conflitto fra Camera e Senato per l'abolizione della tassa sul macinato, rimase in minoranza il 3 luglio 1879; ed allora al potere tornò Cairoli con il giovanissimo Grimaldi alle Finanze; ma nell'estate Grimaldi ebbe delle titubanze sull'opportunità di insistere sull'abolizione del macinato, e poichè la base del gabinetto era molto instabile, Cairoli pensò di allargarla chiamando con sè Depretis. Nel novembre 1879 si ebbe, dunque, il terzo ministero Cairoli, con Magliani alle Finanze e Depretis all'interno.

La tenace opposizione del Senato a votare l'abolizione del macinato obbligò alla chiusura della sessione. La terza sessione della XIII legislatura fu aperta il 17 febbraio 1880, ma la confusione era ormai tale che le discussioni si svolgevano senza altra meta al di fuori di quella che consisteva nell'abbattere o nel mantenere il ministero. Una discussione sull'indirizzo di politica generale del governo portò ad un voto di sfiducia, che indusse la Corona a sciogliere la Camera per arrivare a formare una maggioranza, che consentisse ad un ministero di vivere tranquillamente. La sessione e la legislatura furono chiuse il 20 aprile 1880, mentre era tuttora insoluita la questione del macinato, per l'opposizione del Senato. Il ministero Cairoli-Depretis era, perciò, persuaso che, presentandosi agli elettori in quel momento e con un'aura così popolare, avrebbe ottenuto una grande e solida maggioranza, ma le nuove elezioni effettuate nel maggio, contrariamente alle previsioni del ministero, rinforzarono il partito di Destra, e non valsero a rendere la maggioranza ministeriale più compatta di prima. Il paese non aveva motivo di rallegrarsi degli effetti della sua sollevazione del 1876. Dal punto di vista fiscale il malcontento non poteva diminuire perchè, nei quattro anni di governo della Sinistra, le cose erano andate presso a poco come prima, e non è quindi da stupire se le speranze del ministero siano state frustrate dall'esito delle elezioni del maggio 1880. D'altra parte i tempi erano mutati e, come notava il Fortunato, « il liberismo, come regola suprema dell'economia na-

zionale, si dimostrava incapace di ridurre ad armonia le dissonanze sociali » (1).

L'inaugurazione della XIV legislatura, avvenuta il 26 maggio, portò la parola pacificatrice sulla questione del macinato, che ormai aveva stancato tutti. L'abolizione della tassa era votata nel luglio e nel novembre il Magliani suggellava le vicende di politica economica del decennio con la presentazione del disegno di legge per la abolizione del corso forzoso, problema intorno al quale da quindici anni si affaticavano i vari ministeri del Regno.

Riassumendo le vicende del decennio, si deve distinguere il periodo di governo della Destra, durante il quale due soli ministeri tennero il potere per un quinquennio, da quello della Sinistra, che divorò cinque ministeri in tre anni. Quattro Presidenti del Consiglio, sei Ministri delle Finanze, altrettanti ai Lavori Pubblici, impressero al governo direttive non sempre uniformi, e l'amministrazione dello Stato non poté certo giovare di un così frequente mutamento d'indirizzo. Se nella grande contesa ferroviaria le due opposte soluzioni teoriche, per ragioni quasi di forza maggiore, confluirono di fatto, se pure temporaneamente, nell'esercizio governativo, nelle cose della finanza l'incubo del pareggio dominò sempre presso tutti i ministri, anche quando si proponevano sgravi fiscali, come quello del macinato, che potevano compromettere la saldezza del bilancio.

Ma quali che fossero le vicende parlamentari, l'Italia lentamente, ma sicuramente ed ininterrottamente, si trasformava e camminava sulla via del progresso. In un certo senso le inquietudini politiche si possono considerare come sintomo di una crisi di crescita: la trasformazione dello spirito pubblico, i mutamenti dell'ordine economico, l'eccesso demografico, tutto portava alla ricerca di nuovi equilibri, tutto spingeva alla ricerca di nuove soluzioni, ed il riflesso di questa evoluzione si vedeva nel Parlamento dove, in un regime liberale, non potevano non sfociare tutti i malcontenti, tutte le aspirazioni, tutti gli interessi. I Ministri andavano e venivano, ora sospinti, ora spingendo il paese, il quale sviluppava le sue risorse, ordinatamente, senza fretta, con il sicuro istinto che, prima o dopo, si sarebbe messo a paro degli altri popoli civili. Nel decennio esso aumentava del 50 % il valore della produzione mineraria; accresceva il suo patrimonio zootecnico; vedeva salire, nonostante l'aumento di ritenuta, da 57,13 a 90,58 la quotazione media del suo consolidato; sviluppava, sia pure imperfettamente, i suoi ordinamenti

(1) Cfr. FORTUNATO, *Mezzogiorno*, I, pag. 28.

creditizi; conquistava il pareggio del bilancio e lo manteneva; portava da 6208 a 8713 chilometri la sua rete ferroviaria, raddoppiava il consumo di carbone, indizio sicuro di progresso economico; migliorava la sua attrezzatura agricola, industriale e commerciale; riscattava una parte dei suoi debiti con l'estero e cominciava ad investire all'estero parte dei suoi capitali.

Per uno Stato che, venti anni prima, esisteva solo nella speranza di pochi ardenti patrioti, tutto ciò era veramente molto: pretendere di più sarebbe stato un voler forzare la natura, che non è abituata a fare dei salti.

CAPITOLO I.

Produzione agricola e politica agraria

1. Inchieste e studi — 2. Il credito all'agricoltura — 3. Valore e divisione della proprietà — 4. Contratti agrari e questione sociale nelle campagne — 5. Politica agraria e bonifiche — 6. La cerealicoltura — 7. Legumi, ortaggi, vino, olio e frutta — 8. Pianta industriali e boschi — 9. Bestiame.

1. — Se vi è un campo dell'attività umana in cui i progressi devono essere necessariamente lenti, esso è certo rappresentato dall'agricoltura. La terra dà generosamente, se generosamente riceve, sempre che siano propizie le condizioni di ambiente e di clima, ma da essa non si può pretendere rapidamente troppo; ed il voler forzare la mano può procurare gravi delusioni e può fare sperdere una parte rilevante dei capitali precipitosamente spesi. È, dunque, perfettamente naturale che, studiando le condizioni dell'economia agraria nel secondo decennio del Regno, noi cercheremo invano i segni evidenti di un progresso notevole, per quanto è da rilevare che parecchi indizi di arresto del progresso agrario non sono che il risultato di una più approfondita conoscenza dell'agricoltura nazionale, conoscenza che cominciava a sfatare la leggenda della nostra sbalorditiva ricchezza agricola, e che poneva il problema agrario in termini più precisi.

Lo studio delle condizioni in cui si effettuava lo sfruttamento della terra era facilitato dallo sviluppo dei mezzi di rilevazione, dalle indagini compiute da commissioni di inchiesta, dalla più larga espressione dei bisogni della classe agricola per mezzo dei rappresentanti in Parlamento, solleciti, ora più che nel primo decennio, a patrocinare gl'interessi di categoria, oltre che per ragioni di tornaconto politico personale, anche per una giusta comprensione del posto importante, che l'agricoltura aveva nell'economia nazionale. E, come i

contorni di un panorama si delineano meglio, mano mano che la nebbia si va dileguando, così nelle sue linee il quadro offerto dall'agricoltura italiana va diventando sempre più chiaro, mano mano che vedono la luce le prime indagini all'uopo predisposte. Nel 1846 e nel 1877 furono, infatti, pubblicati i primi volumi di quella *Relazione intorno alle condizioni dell'agricoltura*, nei quali trovansi raccolte e coordinate tutte le notizie che, fino a quel tempo e con gli scarsi mezzi disponibili, fu possibile di ottenere. Nello stesso anno 1876 fu effettuato il censimento dei cavalli e muli, predisposto veramente ai fini delle esigenze militari, e nel 1881 quello generale del bestiame, di cui si poterono servire gli studiosi dei problemi attinenti al patrimonio zootecnico. Pubblicazioni periodiche, come il *Bollettino settimanale dei prezzi di alcuni principali prodotti agrari* ed il *Bollettino di notizie agrarie*, cominciarono a fornire un pò di materiale statistico e di notizie di economia agraria, a complemento, aggiornamento e preparazione del materiale contenuto nei volumi predetti e in quelli pubblicati nei tre anni successivi. Ma il documento più importante sull'agricoltura italiana della seconda metà del secolo scorso è costituito dagli atti della Commissione d'inchiesta agraria, e specialmente dalla relazione dettata da Stefano Jacini, che tratteggia con cristallina chiarezza il quadro della nostra economia agraria, fissandone le linee principali con una tale sicura visione delle esigenze della terra, delle sue possibilità di progresso, dei mezzi più idonei ad accelerarlo, da fare di quel volume una fonte di valore eccezionale anche a mezzo secolo di distanza dalla sua prima pubblicazione.

Il lavoro della Commissione d'inchiesta, che pure rispondeva ad assoluta necessità, poichè molte leggende erano da sfatare, molte illusioni da combattere e molte speranze da tenere accese, fu tutt'altro che agevole in un paese in cui ogni passo dello Stato nel campo economico era guardato con timore da un pubblico, che ne temeva le conseguenze fiscali. Ed infatti, come osserva l'*Jacini*, la Commissione fin dai primi passi, dovette accorgersi che l'idea di una inchiesta agraria, messa innanzi, con grande fervore, da un ristretto numero di uomini egregi (1), e assecondata dalle classi dirigenti, senza entusiasmo, ma con adesioni bastevoli, perchè potesse divenire il sog-

(1) La prima idea di un'inchiesta fu affacciata da Agostino Bertani il quale il 5 dicembre 1871 presentò alla Camera una proposta tendente a promuovere una inchiesta sulle condizioni della classe agricola in Italia, intesa a prevenire i danni che dalle condizioni stesse potevano venire all'ordine sociale.

getto di un'apposita legge, non era in realtà per niun verso un bisogno sentito dal paese. E si capisce, così, perchè l'idea e la legge siano state accolte con tanta glaciale indifferenza dalle moltitudini e con così profonda diffidenza dal ceto dei contribuenti fondiari, in maniera che la Giunta non tardò molto a sentirsi isolata (1). Si noti che la legge costitutiva dell'inchiesta non ne aveva espressamente indicato il fine, ma lo aveva lasciato presumere, e il fine doveva essere quello di porre in luce, nella misura dei mezzi d'investigazione messi a disposizione della Giunta, il vero stato, in tutti i suoi aspetti, dell'Italia agricola, rimasta fino allora raccolta nella massima oscurità, ed in altrettanta confusione d'idee, affinchè gli uomini preposti alla cosa pubblica, a cui era dato provvedere, potessero con maggiore cognizione di causa di prima risolvere i problemi agrari, in quanto erano risolvibili.

Purtroppo i mezzi messi a disposizione della Giunta furono tanto modesti da renderne estremamente difficile il compito e se, come fa osservare il Coletti, l'inchiesta riuscì in modo più che soddisfacente, a considerarla nel complesso, questo si deve in parte molto preminente a colui che non solo la presiedette, ma ne fu, nei limiti del possibile, l'ordinatore, sempre l'animatore, e ripetutamente il relatore. La somma stanziata e quella posteriormente aggiunta furono esigue, ed il Bertani qualche anno dopo poteva a ragione dire che, chi conosca un poco la questione, chi sappia quanto hanno speso le altre nazioni per avere un'inchiesta agraria, e quanto noi avremmo dovuto spendere di più, per la maniera con cui fu delineato il nostro lavoro, deve riconoscere che la somma stanziata fu meschinissima, e fu poi insufficiente l'aggiunta. Limitati i mezzi in confini così angusti, si crearono dodici apostoli enciclopedici, che dovevano conoscere perfettamente tutto quanto si attiene alla scienza agraria, sociale, legislativa e politica. Di questi dodici apostoli, chi aveva un corredo di cognizioni proprie, potè adempiere largamente al proprio compito; chi non era in questa felice condizione, naturalmente dovette raccomandarsi agli altri (2). Parecchie delle relazioni regionali furono, infatti, compilate sulla base delle monografie dei vari circondari, che erano state presentate alla Commissione in seguito ai numerosissimi concorsi banditi a tale fine, e quindi ne è risultato che non tutte le relazioni sono riuscite omogenee e coerenti. Quelle che per lo contrario appaiono più unitarie per la materia e per la

(1) Cfr. IACINI, *Inchiesta*, pag. 4.

(2) Cfr. BERTANI, *Discorsi*, pag. 520.

forma sono, come ha rilevato il Coletti, qualche volta dovute a persona competente che eseguì da sè, per intero, il compito affidatogli, pur giovandosi debitamente del materiale delle monografie. Il merito del lavoro è però anche in questi casi tutto assunto dal Commissario ufficiale, che vi ha messo la sua brava firma come relatore (1)!

Malgrado la deficienza di mezzi l'inchiesta, però, raggiunse il suo fine perchè, per lo meno, ebbe il risultato di dimostrare infondati tutti quegli apprezzamenti dai quali si voleva arguire che, nell'Italia ricostituita ad unità di Stato, la produzione agraria fosse andata decrescendo, il valore dei beni rurali fosse diminuito, ed il malfare materiale dei coltivatori dei campi aumentato. L'Iacini, non solo potè sostenere, senza tema di errare, che la produzione agraria d'Italia era aumentata di molto, quantitativamente, e che tale aumento, pur non potendosi tradurre in cifre, stante la mancanza di sicuri dati comparativi fra le due epoche, risultava però evidente da tutta l'inchiesta, ma poteva anche affermare di avere accertato che da un capo all'altro d'Italia si erano fatti, se non tutti, molti sforzi per migliorare l'agricoltura, e vi si era riusciti in parte notevole (2). Le varie cause del lento sviluppo dell'industria agraria venivano messe in luce con maggiore evidenza, e per quanto esse fossero già note a pochi iniziati, e ne è prova l'esposizione fatta dal Cantoni alla fine del primo decennio, tuttavia l'averle riaffermate in un documento di tale importanza servì a renderne più diffusa la conoscenza, ed a creare quindi un ambiente, se non più decisamente favorevole ad una attiva politica agraria, per lo meno meglio informato delle reali condizioni delle campagne.

Naturalmente in fondo a tutti i problemi stava sempre quello dell'istruzione, anzi della coltura, quasi del tutto mancante nelle classi lavoratrici agricole, e ancora rudimentale nella classe agiata. Lo sviluppo dei mezzi di trasporto e di comunicazione, e l'intensificazione

(1) Il Coletti cita per tutti il caso della relazione per le Marche.

Chi raccolse con minuziosità e coscienziosità gli elementi occorrenti e compose la lunghissima relazione dalla prima ed ultima riga fu il compianto marchigiano prof. Ghino Valenti. Chi figura, però, come il benemerito relatore dinanzi al pubblico è il senatore Nobili Vitelleschi, che si limitò a menzionare, nell'introduzione, il nome del Valenti, considerandolo come uno dei collaboratori. Il povero Valenti, nel riferire la cosa, soggiungeva con quella sua tipica bonomia: « Così va il mondo, caro Coletti, fui ricordato come semplice collaboratore; però sappiatelo, in compenso fui nominato cavaliere, e vi par poco? ». Cfr. FRANCESCO COLETTI, *Economia rurale e politica rurale in Italia*, Piacenza, Fed. Cons. Agr. 1926, pagg. XXI e XXII.

(2) Cfr. IACINI, *Inchiesta*, pagg. 20 e 33.

delle correnti di scambio interne ed internazionali, però, sommovevano lentamente il fondo della nostra economia agraria avviandola verso una trasformazione innegabile anche se gli effetti, lungi dall'essere sempre favorevoli, crearono i germi delle crisi che, con varia periodicità e nelle varie produzioni, ebbero a manifestarsi nei decenni successivi. Come osservava il Fortunato, in uno dei suoi lucidi discorsi parlamentari, dapprima la guerra di secessione degli Stati Uniti di America, poi l'invasione della Francia da parte degli eserciti della Germania, diedero ansa in Italia alla produzione agraria in generale, e a quella del frumento in particolare, con un movimento che si estese rapidamente a tutta la penisola, tanto che nel Mezzogiorno, più che altrove, presto si diè mano, su larga scala, al dissodamento di terre non tutte atte alla cultura dei cereali, ossia, non remunerative se non a patto della durata di quei prezzi elevatissimi, dei quali non si era avuto esempio se non nelle annate di carestia (1). Quando alcuni anni dopo si cominciò a parlare della crisi agraria, si dovette risalire a questa circostanza per intenderne la portata. Guardando, infatti, al prezzo del frumento negli ultimi 50 anni, decennio per decennio, e prendendone la media, si vede che questa media era venuta sempre gradatamente crescendo sino al 1881, che nell'ultimo decennio essa era salita da 30 a 34 lire, e poscia da quella altezza era rapidamente decaduta oscillando intorno a 20 lire. Se lo sbalzo degli altri cereali non fu pari, esso però fu assai considerevole, portando parimente una diminuzione nel prezzo, mentre nei bozzoli della seta, di cui i prezzi declinarono fortemente, il rinvilio era cominciato alquanto prima: era in questo rapido declinare dei prezzi di alcuni generi che consisteva propriamente la crisi. Vero è che dessa era parziale, e non colpiva gli olii, il bestiame, la vite, i legumi, le frutta ed altre colture; ma se si considera che il frumento occupava da solo un quinto della superficie coltivabile d'Italia, ed insieme con gli altri cereali ne occupava più di un quarto, è evidente che sul rialzo costante dei prezzi per cinquant'anni si era fondata un'aspettativa, seguita ad un tratto da un'amara delusione, e di cui gli effetti dovevano essere molto gravi ed estesi (2).

2. — Le condizioni in cui si effettuava la trasformazione della nostra economia agraria non erano uniformi in tutto il Regno, in relazione alle disponibilità di capitale, alla fertilità della terra, ed

(1) Cfr. FORTUNATO, *Mezzogiorno*, I, pag. 274.

(2) Cfr. MINGHETTI, *La crisi agraria*, in *Discorsi*, VIII, pag. 321.

alle conseguenze dei provvedimenti di politica economica. Rilevava appunto il FORTUNATO, nel già citato discorso, che nel Mezzogiorno i guadagni, già non abbastanza larghi per la scarsa viabilità, non condussero a un aumento di risparmi e, quindi, di capitale, non tanto per le cresciute spese di nuove consuetudini di vita, quanto per gli avidi acquisti di beni demaniali ed ecclesiastici, gettati d'un tratto sul mercato, ed a cui spinse da ogni parte, il pericoloso inganno dei pagamenti a lunghe rate annuali: chè l'interesse del debito contratto, non mai inferiore al 6 %, fu sempre di un saggio normalmente più alto del frutto della terra, nè mai il gran numero degli acquirenti fu in grado di poter pagare le quote di ammortamento col reddito dei precedenti loro patrimoni. Il conto fu saldato a disavanzo, e il disavanzo coperto dalle agevolezze, insperate ed insperabili, del credito (1).

Quello del credito era uno dei problemi più gravi della nostra economia, e mentre era frequentemente lamentata la difficoltà di procurarsi i capitali occorrenti per le trasformazioni agrarie, molti con assoluto misconoscimento dei reali bisogni della terra, si dolevano degli scarsi risultati della legge del 21 giugno 1869 sul credito agrario. Ma, come fa osservare il VALENTI, dell'insuccesso delle operazioni speciali di credito agrario, non solo non è da meravigliare, ma quasi dovremmo dire che un tale insuccesso sia stato benefico. Troppe illusioni eransi formate intorno al credito per l'agricoltura, di cui molta gente non vedeva le difficoltà e i pericoli; i più gridavano che l'agricoltura aveva bisogno di credito, mentre avrebbero dovuto dire che essa aveva bisogno di capitale, il che è cosa ben diversa. Le industrie e i commerci, dice il VALENTI, non domandono al credito che una parte del capitale circolante; nessuno penserebbe a rivolgersi al credito per un impianto industriale (2). Nell'agricoltura, invece, si domandava il credito per le trasformazioni fondiarie, il più delle volte non suscettive d'ammortamento, perchè, come egli ammoniva, anche per quanto riguarda il capitale d'esercizio e lo stesso capitale circolante, nell'agricoltura il credito deve essere usato con assai maggiore prudenza, dato il lungo ciclo di produzione, i rischi assai più gravi, e la maggiore incertezza dei risultati che possono ottenersi da procedimenti tecnici applicabili a condizioni assai diverse e non sempre pienamente conosciute (3).

(1) Cfr. FORTUNATO, *Mezzogiorno*, I, pag. 274.

(2) Purtroppo negli ultimi trent'anni questa buona regola di condotta delle banche non è stata sempre applicata!

(3) Cfr. VALENTI, *Lincci*, pag. 27.

Non potevano giovare all'agricoltura neppure le operazioni di credito fondiario perchè essa non avrebbe potuto sopportare le condizioni onerosissime a cui i mutui venivano contratti in quell'epoca, e perchè, in genere, l'uso di questa forma speciale di credito nuoceva all'agricoltura molto più di quanto potesse giovarle. Il Sonnino considerava il credito fondiario addirittura come un flagello, che si univa al danno già grave derivante dal principio della perpetua affrancabilità di qualsiasi censo o rendita fondiaria o canone enfiteutico, introdotto nel codice civile, con il risultato di fare scomparire del tutto le più efficaci forme di frazionamento dei latifondi. « L'enfiteusi, egli dice, fu in passato e poteva tornare ad essere in futuro la fonte precipua, la matrice vera della piccola proprietà. Per essa fu sminuzzata la grande proprietà di manomorta e quella feudale, ad essa si doveva l'intensificazione della cultura nelle vicinanze di quasi tutte le borgate del Mezzogiorno e della Sicilia; ma ad isterilire il benefico istituto bastarono gli articoli 1554 e 1873 del codice civile, che dichiarano nulla ogni riserva del diritto di affrancabilità; onde, mentre da un lato la piccola proprietà spariva, dall'altro si arrestava il processo della sua naturale spontanea ricostituzione. Ebbene, egli continua, con una strana incoerenza, quegli stessi economisti, i quali si mostravano così ansiosi di escludere ogni possibilità che avesse a durare, per più che un brevissimo termine, qualsiasi infinitesimale canone, dovuto per concessione enfiteutica dal possessore di un terreno da migliorarsi, tanto da preferire di vedere sparire addirittura l'uso di questo provvidenziale istituto, piuttostochè transigere coi loro principii; quegli stessi economisti approvavano, anzi caldeggiavano, la sottoposizione dei fondi liberi ad un nuovo vincolo privilegiato per non meno di cinquant'anni, e ciò per annualità così forti da giungere effettivamente, dato il prezzo delle obbligazioni, al 5 o al 6 e più per cento, e cioè a più del massimo valore capitale attribuito al fondo stesso nei periodi più prosperi e dai periti più compiacenti. Per l'economia di un paese come il nostro, scarseggiante di capitali di riserva, con un'agricoltura dipendente da raccolti variabili ed incerti, come i cereali, il vino, l'olio, gli agrumi, ecc., nulla si poteva escogitare di più rovinoso ed esiziale del credito fondiario, che, in siti dove la proprietà era già oppressa dai tributi prediali, le imponeva per mezzo secolo un nuovo elevatissimo peso reale, annuo e costante, di fronte ad un reddito mutevole, col rischio continuo dell'immediato esproprio al menomo ritardo nei pagamenti. Bastavano due annate di cattivi raccolti o una qualche prolungata crisi, come tante ne ricorrono fatalmente nei prezzi delle derrate, per por-

tare all'espropriazione forzata e alla conseguente paralisi agricola di intiere regioni » (1).

Della fondatezza delle considerazioni del Valentini e del Sonnino si ha una conferma negli effetti, che l'abuso del credito determinò nel Mezzogiorno, quando, per il disordine della circolazione cartacea, gl'istituti di emissione si indussero ad aprire sedi e succursali anche in luoghi dove prima non v'era scambio, nè funzione di credito. La Banca Nazionale e il Banco di Napoli, trapiantandosi dappertutto, perchè dappertutto ebbero bisogno di mettere in circolazione la carta di cui abbondavano, facilitarono anche nel Mezzogiorno, fuor di misura, gli sconti, accarezzando la funesta illusione delle cambiali, non più semplice espressione di affari commerciali, ma strumento di credito per obbligazioni di carattere immobiliare. Così, secondo il Fortunato, l'intervento degl'istituti di emissione turbò il valore naturale dell'industria agricola e viziò perfino l'indole e il fine delle banche popolari, sorte ai danni della usura; esso favorì, per conseguenza, i consumi improduttivi e, riducendo sempre più la capacità del risparmio, accrebbe di altrettanto la necessità assoluta del debito. Ne venne così che lo stesso esercizio del credito fondiario, utile per la conversione dei mutui ipotecari per tutte le provincie del Mezzogiorno, finì con l'essere un elemento perturbatore delle aziende domestiche, poichè servì alla estinzione di impegni cambiari, i quali, se oculatamente contratti, avrebbero dovuto, a breve scadenza, essere estinti con mezzi ordinari. La cosa era tanto più facile ad avvenire in quanto che, nello stesso tempo, erano venuti ad assottigliarsi i Monti frumentari e la loro azione, anzichè rivolgersi a beneficio di tutti, si svolgeva con particolare predilezione degli interessi dei loro amministratori *pro tempore* (2).

Era stato osservato, e con ragione, che il monte frumentario è una forma embrionale del credito agrario; ma appunto in questa sua forma primitiva deve ricercarsi gran parte della sua efficacia. È dessa, fa rilevare il Mangili, che lo rende simpatico ed accessibile

(1) Cfr. SONNINO, *Discorsi*, III, pag. 86.

(2) Cfr. FORTUNATO, *Mezzogiorno*, I, pagg. 274 e 35. Parlandone nel 1880 egli metteva in evidenza la diminuzione dei Monti frumentari dicendo che nel 1860 gli Abruzzi, il Sannio e i Principati ne avevano 707 con un capitale di 4805 mila lire; al 1889 ce n'erano 716, ma il loro capitale complessivo era scemato di 478 mila lire. Le Puglie, la Basilicata e le Calabrie, che nel 1860 avevano ben 377 Monti, con un capitale di 3 milioni, crebbero sì il loro patrimonio di 698 mila lire, ma avevano un minor numero di Monti. Dall'insieme risultavano 21 Monti di meno, e solo 220.000 lire di più.

alle classi meno istruite, e la semplicità dell'unica sua operazione ispira una fiducia, che non sempre sanno infondere le altre istituzioni di credito. Il contadino concepisce di primo acchito la sovvenzione di una misura rasa di grano con obbligo in lui di renderla colma; ma quando si tratta di calcolare interessi e provvigioni, di apporre la firma alla domanda di prestito, al vaglia cambiario che lo rappresenta, allora la sua mente si confonde, comincia ad ingenerarsi nel di lui animo il sospetto, e non di rado teme che tutto questo meccanismo complicato sia un tranello teso alla sua ignoranza ed alla sua buona fede (1). Ciò spiega perchè tanto il credito fondiario quanto il credito agrario si espandessero assai modestamente, nonostante l'aumento del debito ipotecario, di che si doleva il Sella, lamentando che, contro miliardi di debito ipotecario, al 1872 si registravano appena una ottantina di milioni di operazioni di credito fondiario (2).

Indipendentemente da ogni giudizio di merito sulla bontà delle operazioni, non si poteva, però, pretendere che forme speciali di credito si diffondessero rapidamente in un paese come il nostro, a scarsa cultura tecnica e con un incompleto ordinamento regionale del credito. Infatti, la legge fondamentale del 14 giugno 1866 aveva innestato il credito fondiario sopra antichi istituti di previdenza e di credito, affidandone ad ognuno di essi l'esercizio, con privilegio, nella zona nella quale, per tradizioni locali, l'azione loro poteva riuscire più accetta e più efficace.

Però il legislatore, nel tentare la prova, volle riservata a sè, negandola al potere esecutivo, la facoltà di concederne l'esercizio ad altri istituti, che non avessero carattere di utilità pubblica. Ai cinque istituti che furono allora prescelti ed al Banco di Sicilia, autorizzato ad operare nel 1870, se ne aggiunsero mano mano altri, e fu solo nel 1879 che ogni provincia riuscì ad avere il suo istituto di credito fondiario (3). L'estensione degli istituti e la più vasta cono-

(1) Cfr. FELICE MANGILI, *Il Credito agrario*, Milano, Dumolati, 1883, pag. 238.

(2) Cfr. SELLA, *Discorsi*, I, pag. 372.

(3) I primi cinque istituti prescelti furono: il Banco di Napoli, il Monte dei Paschi di Siena, l'Opera di S. Paolo di Torino, la Cassa di Risparmio di Milano e quella di Bologna, a cui si aggiunsero: il Banco di Sicilia e, con decreto reale 29 settembre 1872, la Cassa di Risparmio di Cagliari. La legge 10 giugno 1873 estese alle provincie venete e a quelle di Mantova e di Roma la legge organica 14 giugno 1866, e come già prima per le due isole, così per queste provincie, lasciavasi facoltà al Governo di concedere per decreto reale l'esercizio del diritto fondiario, sia ad alcuni degli istituti già autorizzati, sia ad altri che avessero, però, uguale carattere.

scenza della nuova forma di credito dettero luogo ad una sua notevole espansione: le operazioni di prestito, sia in conto capitale, che in conto annualità, crebbero costantemente passando da 51 milioni al 1871, a 134 nel 1875, a 246 milioni nel 1880, mentre cresceva in proporzione il totale delle cartelle emesse, passato da 52 milioni a 146 nel 1875, a 290 nel 1880. In quanto al credito agrario, regolato dalla legge del 21 giugno 1869, nel corso del decennio, parecchie altre banche e casse di risparmio furono autorizzate ad effettuare le operazioni e, per quanto esse non abbiano avuto lo sviluppo atteso dai promotori della legge, tuttavia nel corso del decennio raggiunsero la cifra non trascurabile di 31 milioni, di sei volte maggiore di quella corrispondente del 1871 (1).

L'incremento delle operazioni di credito fondiario portava ad una relativa contrazione del debito ipotecario, la situazione del quale, rilevata con metodo diretto solo alla data del 31 dicembre 1871 (2), accertò il debito in 6009 milioni per il fruttifero ed in 4583 per l'infruttifero. Nel corso dei nove anni successivi furono accese, rispettivamente per i due tipi di debito, nuove ipoteche per 4096 milioni, e 2049 milioni con la media annua di 455 e 227 milioni: ne furono riate per 3668 milioni (media 407) e 1690 (media 188) cosicchè il debito sarebbe cresciuto nella parte fruttifera di 428 milioni, e di 359 nella infruttifera. È evidente, perciò, che il ritmo di espansione dei debiti, che si era avuto nel primo decennio, si è rallentato nel periodo ora in esame, in maniera da denotare un miglioramento nelle condizioni della proprietà fondiaria. Le statistiche, però, non distinguono quanta parte del debito ipotecario si riferiva ai terreni e quanta ai fabbricati, di modo che non si è in grado di sceverare se l'accennato miglioramento si debba attribuire in parti eguali alla proprietà terriera ed a quella edilizia, o se all'una più che all'altra.

Con decreto 24 luglio 1873 si affidava al Banco di Santo Spirito il credito fondiario della provincia di Roma; il 28 novembre 1875 il campo di azione della Cassa di Risparmio di Milano fu esteso alla provincia di Mantova, e successivamente alle provincie di Rovigo, Verona e Vicenza (12 aprile 1877), poi alle provincie di Padova, Belluno e Udine (19 gennaio 1879) ed il 23 febbraio stesso anno alla provincia di Venezia. Cfr. *Annuario 1884*, pag. 119.

(1) Per notizie dettagliate sulle operazioni di credito agrario si veda *Annali di Statistica*, serie 3a, vol. 4.

(2) Dopo di allora la ricerca non fu rinnovata ed il debito di ogni anno si è calcolato aggiungendo le ipoteche accese e sottraendo quelle riate. Ciò dà alle cifre un carattere di incertezza reso più grave dal fatto che vi sono poi le duplicazioni di somme dovute ad iscrizione ripetute del medesimo credito in vari registri. Cfr. *Annuario 1900*, pag. 851.

3. — La necessità di avere notizie precise in questa materia fu sentita mano mano che si andò approfondendo la conoscenza dei vari aspetti della nostra vita economica. Noi non conoscevamo in Italia nè il valore della proprietà fondiaria, nè il numero dei proprietari di beni immobili. Il censimento della popolazione del 1871 dava in 2277 mila il numero dei proprietari, cifra certamente inferiore al vero; la amministrazione finanziaria ne dava uno superiore.

Nella relazione Minghetti (21 maggio 1874) al progetto di legge per la perequazione dell'imposta fondiaria, il numero dei possessori di fondi rustici è calcolato in 4.876 mila: la differenza ragguardevole, fra questa cifra e il dato del censimento, denota numerose duplicazioni. Una notizia più completa e forse più esatta è offerta dalla relazione sul progetto di riforma della legge elettorale politica, presentato alla Camera dei Deputati, il 19 novembre 1879, ed in base alla quale i ruoli di quell'anno davano 3950 mila proprietari di terreni (1). Da uno spoglio speciale, eseguito nel censimento del 1881, indipendentemente da quello delle professioni, risultarono 4.133.432 proprietari, dei quali 683 mila possedevano soltanto terreni, 782 mila soltanto fabbricati, e 2.669 mila terreni e fabbricati. Dei possidenti 1.875 mila appartenevano alla classe agricola (2), 1525 mila esercitavano qualche altra professione e 733 mila erano benestanti o pensionati, che non esercitavano alcuna professione.

Queste più accurate indagini furono in parte il risultato dell'applicazione di un programma di statistica della proprietà fondiaria di cui ebbe ad occuparsi nel 1877 la Giunta Centrale di Statistica, su una dotta ed interessante relazione di Luigi Bodio. Il piano di accertamento era basato sul concorso degli uffici finanziari, il compito dei quali era reso più agevole dalla legge 11 agosto 1870 sulle volture catastali. Quella legge rendeva obbligatoria in tutto il Regno ai proprietari o possessori di beni immobili, la voltura, in proprio nome, di quei fondi che non si trovassero ad essi regolarmente intestati nei rispettivi catasti, e la denuncia di ogni consecutiva mu-

(1) Cfr. BERTAGNOLI, pag. 29.

(2) La cifra degli agricoltori proprietari di terreni è diversa da quella degli agricoltori che coltivavano terreni propri, perchè molti agricoltori proprietari di piccoli appezzamenti di terreni, non ricavandone mezzi sufficienti di esistenza, lavoravano in qualità di mezzadro o di bracciante per conto di altri, e per contro poi fra gli agricoltori, che coltivavano terreni propri, erano classificati anche i membri della famiglia, che facevano fruttare col loro lavoro la proprietà del capo di famiglia, ma non avevano beni intestati a nome proprio. Cfr. *Annuario 1884*, pag. 25.

tazione di proprietà o possesso che offrisse materia ad altre volture. La disposizione fu eseguita da principio con molta ripugnanza e a rilento, tanto che si dovette persino prorogare, con la legge 3 maggio 1871, n. 202, fino a tutto ottobre dello stesso anno, il termine utile per le denunzie. Più tardi (legge 30 giugno 1872, n. 378) non solo si concesse una nuova proroga fino a tutto l'anno 1872, e si condonarono le multe fino allora incorse, ma, revocando l'inasprimento delle penalità previste dalla legge del 1870, quanto più cresceva l'indugio ad eseguirla, si stabilì una multa pari al doppio dei diritti di voltura, senza riguardo al tempo di mora.

I dati dei trapassi di proprietà risultanti dalle statistiche per questo periodo non sono, però, praticamente utilizzabili, ai fini di un'indagine sul movimento della proprietà, perchè, come osservava il B o d i o, l'applicazione della legge 11 agosto 1870 non importava solamente la registrazione dei passaggi di proprietà effettuati nell'anno, ma richiedeva anzitutto che il registro delle volture catastali fosse posto al corrente delle variazioni intervenute dal giorno in cui, per avventura, la voltura fosse stata lasciata cadere in abbandono, o che almeno vi fosse iscritto il nome dell'attuale titolare del fondo, quand'anche questo ne fosse già il proprietario da più anni. Laonde le volture eseguite in un anno qualsiasi, non rappresentavano i soli trasferimenti di proprietà, che ebbero luogo nello stesso anno, ma in gran parte anche quelli, che si erano verificati negli anni anteriori, e che non erano stati messi in evidenza prima d'allora. Si aggiungano a queste difficoltà quelle derivanti dalla difformità dei catasti, e ci si rende conto del perchè non sia possibile per questo periodo dare notizie precise sulla divisione della proprietà terriera italiana.

Nè molto attentibile sembra la cifra, che allora si dava a proposito del valore della proprietà fondiaria in Italia. Osservò in quell'occasione il B o d i o, che mentre per i fabbricati l'accertamento della rendita, voluto dalla legge speciale di imposta che li colpiva, si poteva tradurre in capitale, attribuendo all'impiego del danaro in acquisto di fabbricati quel saggio d'interesse che sembrava essere il più verosimile, secondo le circostanze di luogo e di tempo; per ciò che riguarda la proprietà rustica nessun calcolo avrebbe potuto essere fondato finchè non si fosse posto per base un catasto geometrico uniforme per tutto lo Stato. Ed essendo rimasti in sospenso gli allibramenti catastali per l'assetto definitivo dell'imposta, ogni stima non poteva che oscillare fra vaghe congetture, ed il valore capitale della posidenza, la sua rendita annuale in danaro, il suo stato di maggiore o minore divisione nelle varie regioni, restavano altrettante incognite.

Come potremmo, tuttavia, farci un'idea, il Bodio si domandava, del valore complessivo della proprietà fondiaria in Italia, sia pure con un calcolo lontanamente approssimativo? Se ammettiamo, egli diceva, che la superficie produttiva del regno sia di 24 milioni di ettari, e stimiamo i terreni solamente a lire mille per ettaro, in base a quanto fu ricavato dalle vendite eseguite dei beni dell'Asse ecclesiastico, il valore della proprietà fondiaria sarebbe di 24 miliardi. È vero che nei lotti dell'Asse ecclesiastico entravano anche dei fabbricati, ma si trattava per la maggior parte di fabbricati cadenti e quasi in abbandono, e ad ogni modo per una proporzione assai piccola rispetto alla totalità dei beni venduti. Devono però farsi due osservazioni. Da un lato, egli continua, il prezzo dei beni ecclesiastici alienati era piuttosto nominale che effettivo: essendo i beni stessi pagabili in obbligazioni dell'Asse medesimo, che si acquistavano all'85 per cento, ed essendo, come vedremo, concessi sconti sulle rate anticipate, il prezzo nominale, ridotto a contanti, perdeva mediamente il 17,5 %, ossia 1000 lire di prezzo deliberato si riducevano ad 825. Dall'altro lato è pur duopo notare che i beni ecclesiastici erano generalmente inferiori, per rendita attuale, e quindi anche per valore, alla media dei beni che entravano in commercio (1) giacchè quel patrimonio, di regola, era in mano di usufruttuari, che non avvisavano a perfezionamenti agricoli.

L'ipotesi di 24 miliardi, per il valore della proprietà fondiaria rustica, è però da ritenersi inferiore al vero, se si considera la cifra della rendita censuaria di tutti i terreni, calcolata congetturalmente in 1181 milioni perchè, capitalizzando al 100 per 4, il valore approssimativo della proprietà rustica italiana, ascenderebbe a 29600 milioni (2). La cifra di 24 miliardi fu, invece, confermata dall'Jacini nell'introduzione dell'inchiesta agraria, poichè egli riteneva che, se i beni ecclesiastici non rappresentavano la media qualitativa degli stabili rurali ben coltivati, c'era in Italia una parte assai considerevole di superficie di valore inferiore alla media del valore di quei beni venduti. Quella di trenta miliardi pareva invece all'Arnè più vicina al vero in base ad un confronto fra l'entità del debito ipotecario in Francia e quello italiano, mentre il Pantaleoni

(1) Il BERTAGNOLI (pag. 34) ricorda che in Italia avevamo allora dei terreni ad agrumi che valevano sino a 40.000 lire e più l'ettaro, dei vigneti per i quali si pagavano da 10 a 12 e sino a 24 mila lire, delle marcite che si calcolavano da 10 a 15 mila lire, e degli orti che si vendevano da 12 a 30 mila lire l'ettaro.

(2) Cfr. *Annali di Statistica*, serie, I, vol. 9, pagg. 56, 50, 59 e segg.

giudicava la cifra di 29 miliardi più corrispondente alla realtà, per quanto essa non dovesse essere accresciuta (1).

Che quest'ultima cifra fosse la più attendibile lo si può arguire anche dal fatto che i prezzi dei terreni, che nel decennio 1860-1870 erano ribassati, così per l'apparizione della grande massa dei beni ecclesiastici sul mercato, come per le malattie da cui furono colpiti importanti cespiti dell'agricoltura, fra il 1871 e il 1875 avevano cominciato a rialzarsi nell'Italia settentrionale e centrale, e il movimento al rialzo incominciava a manifestarsi anche nella restante parte del paese. Naturalmente questo rialzo era stato più notevole ove la proprietà era più sminuzzata, essendo lì maggiore la possibilità della concorrenza (2). Ad ogni modo ritenendo che in mano dei privati fosse il 90% della proprietà rurale, il valore della proprietà terriera privata intorno al 1877, si può stimare a circa 26 miliardi.

La cifra corrispondente del debito ipotecario fruttifero e di quello infruttifero certo era calcolata dall'Jacini in 4 miliardi (3), e quindi costituiva circa il 15% del valore, ma questo rapporto non deve ingannare sul peso che il debito rappresentava nei riguardi della proprietà perchè, mentre il reddito della terra era calcolato in ragione del 4%, l'interesse sui mutui era spesso di almeno il doppio, e talvolta si spingeva fino al triplo, cosicchè la parte, che gli interessi prendevano sul reddito complessivo, si aggirava normalmente intorno al terzo e spesso la superava, creando uno stato di disagio delle classi rurali che aveva aspetti preoccupanti.

4. — Se l'agricoltura registrava dei progressi, tuttavia essa non era in prospere condizioni perchè, come abbiamo visto, il credito si poteva trovare solo a patti gravissimi, anche col pegno fondiario, l'imposta sui terreni era grave e sperequata, ed il macino e il dazio del sale la colpivano duramente. Forse, diceva il Depretis, verrà il tempo in cui le cose procederanno diversamente, ma per ora in Italia succede il rovescio dell'Inghilterra, perchè, mentre colà l'industria agricola pesa sulla industria manifatturiera, da noi è quest'ultima industria che inevitabilmente pesa sull'industria agricola (4).

(1) Cfr. LANFRANCO MAROI, *Valore e reddito della terra*, in *Annali della R. Università di Macerata*, vol. IV, 1929, pagg. 16, 17.

(2) Cfr. *Notizie 1876*, pag. 256.

(3) La stessa cifra è indicata nella *Relazione LAMPERTICO*, pag. 17.

(4) Cfr. DEPRETIS, *Discorsi*, VI, pag. 323.

Questo stato di cose si rifletteva nei rapporti fra proprietari e contadini i quali cominciavano già a dare qualche preoccupazione, non tanto dal punto di vista immediato, quanto per l'avvenire specialmente nei riguardi della forma e dei patti dei contratti agricoli. Il Sonnino ammetteva che il contratto agricolo non si potesse dovunque regolare a volontà, e neppure che fosse la causa prima ed unica delle condizioni dei contadini nelle diverse regioni. Non v'ha dubbio alcuno, egli diceva, che la forma generale di esso contratto dipenda in gran parte dalle condizioni speciali della coltura di ogni regione, ma da ciò non risulta che non se ne possano variare le modalità minute, in modo da regolare diversamente la distribuzione di quella ricchezza la cui forma di produzione determinò la scelta del contratto. E se le differenze nella condizione dei contadini dipendono certamente, oltrechè dal contratto agricolo, anche dalla produzione agricola, dalle tradizioni storiche, leggi e costumi, ciò non toglie che è nella forma dei contratti che si debbano cercare le ragioni della diversità di effetti che, a produzione eguale, si vedevano risultare nel fatto, in luoghi diversi, dall'azione delle stesse leggi economiche generali (1).

Il problema tendeva già a diventare serio perchè le agitazioni dirette a migliorare le condizioni dei patti agricoli cominciavano a prendere forme concrete. Nell'inverno del 1872 avvenne uno sciopero di contadini nel Mantovano, e nel giugno del 1875, per causa della malattia del brusone venuta al riso, per cui i contadini disperavano di nulla ricevere in fin d'anno in compenso delle loro fatiche, vi furono numerosi scioperi nel basso Milanese e nel Pavese. In quell'occasione gli affittuari dovettero cedere in gran parte alle richieste dei contadini; si ebbe pure a lamentare qua e là qualche disordine, e non mancarono le pressioni delle autorità sugli scioperanti, con arresti e minacce, per farli recedere dalle loro domande. Questi scioperi non erano organizzati da alcuna associazione, ma erano sintomi di cui si doveva tenere gran conto. La tendenza a creare queste associazioni si accentuava sempre più fortemente, ma il fenomeno non era egualmente giudicato da tutti, e parrà strano che fra i meno preoccupati fosse il Sonnino il quale diceva di non trovare motivo di spaventarsi in un movimento dei contadini che tendesse, per mezzo delle associazioni, ad ottenere un miglioramento della loro sorte. Se lo Stato, egli diceva, e i proprietari non vorranno adoperarsi efficacemente per mutare le condizioni attuali,

(1) Cfr. SONNINO, *Discorsi*, II, pag. 9.

non resta altra speranza per l'avvenire che nella iniziativa dei contadini stessi; e finchè non si escisse dai limiti della legalità — e la cura di ciò spetta all'autorità giudiziaria — nulla vi sarebbe di illeggitimo o di dannoso per il paese in un'organizzazione dei lavoratori agricoli diretta a provvedere alla propria difesa. Crediamo anzi, egli soggiungeva, che, per quanto la cosa possa dispiacere a coloro che temono di risentirne qualche diminuzione nelle loro rendite, una tale organizzazione sia l'unico mezzo efficace per persuadere la maggioranza dei proprietari a occuparsi della condizione di chi coltiva le loro terre (1).

Questo convincimento dell'eminente parlamentare trova la sua spiegazione in un giudizio, da lui dato precedentemente, in cui egli si doleva dell'incomprensione del problema agricolo da parte di tutto il paese, e che confermava quanto fin dal 1872 aveva già detto il Bertani. Nel presentare alla Camera in nome anche di altri 50 deputati una proposta per cui « ispirandosi alla giustizia, all'opportunità, alla prudenza, e riconoscendo doversi riparare i mali e prevenire i danni che il disagio della numerosa classe agricola poteva cagionare all'ordine sociale, fosse deliberata un'inchiesta sulle condizioni della classe agricola e principalmente sui lavoratori della terra in Italia », il Bertani diceva: « Appellandoci alla giustizia, noi sentiamo che una e grandissima ve n'è da compiere. Dall'estrema Sicilia agli ubertosi piani irrigati della Lombardia, la miseria di quelle classi, cui dobbiamo davvero il pane quotidiano, non varia che per gradazioni, i cui termini sono: la rassegnazione per fatalismo o per ispirito religioso, e la disperata rivolta che si consuma coll'emigrazione o col delitto. Sono certamente diverse, secondo le varie regioni, le qualità della miseria cui accenniamo; ma tutti coloro che si sono particolarmente occupati di questa grave questione, hanno usato un medesimo linguaggio nel descriverla ». E perciò egli aggiungeva che « il progresso economico e sociale in Italia sarebbe stato sempre parziale e fittizio, se, contrariando la forza delle cose, non si fosse considerato come principale fattore della nostra possibile prosperità la produzione della terra, e per essa non si fosse curata con intelligenza ed affetto la classe che la lavora; giacchè le condizioni fisiche ed economiche dell'agricoltore sono intimamente e indissolubilmente connesse con quelle della maggior produzione possibile del suolo » (2).

(1) Cfr. SONNINO, *Discorsi*, II, pagg. 323, 324.

(2) Cfr. BERTANI, *Discorsi*, pagg. 187, 191. A documentare le tristi condizioni

Non meno caldamente perorava la causa dei contadini il Sonnino il quale ricordava la relativa immobilità normale del salario rurale (1); rilevava che, per i contadini, la leva non era solo un'imposta di sangue, ma anche una grave imposta economica, che per alcuni anni privava le famiglie delle loro braccia più valide. Notava che la soppressione di tutti i diritti civili, dei diritti promiscui, dei diritti di vagantivo, dei diritti di pascolo, di legnatice, e tanti altri simili (soppressione che era richiesta da altre considerazioni di ordine economico e sociale) aveva tolto per sempre quei guadagni che erano assicurati alle classi povere, e che, per quanto piccoli in sè, rappresentavano una non piccola parte nell'economia domestica di quella misera gente. Denunziata la diffusione della pellagra, su cui torneremo più avanti, egli riteneva poi che per il contadino di una gran parte d'Italia, mal pagato, male alloggiato, mal nutrito, schiacciato da un lavoro soverchio, che egli esercitava nelle condizioni più insalubri, ogni consiglio di risparmio fosse un'ironia ed ogni disposizione di legge, che lo dichiarasse libero ed eguale a ogni altro cittadino, un amaro sarcasmo (2). Il Sonnino non attribuiva alla classe dei proprietari una malignità speciale a danno dei contadini, o una coscienza trascuranza di quanto potesse giovare alle classi inferiori, e non credeva che gli ordinamenti amministrativi e le leggi di imposta fossero stati dettati coll'intendimento preciso di danneggiare una classe a beneficio di un'altra; ma trovava quasi dappertutto una ignoranza assoluta e incosciente dei doveri che implica la proprietà del suolo, la quale è, egli diceva, un privilegio (privilegio utile, ma sempre privilegio), ma anche diremo quasi un ufficio sociale; trovava che l'opinione pubblica si preoccupava troppo dei salari degli operai industriali, della rendita dei proprietari e dei profitti dei capitalisti, e ciò perchè operai, proprietari e capitalisti sapevano gridare e farsi

dell'epoca egli domandava se il pubblico sapesse come si viveva nelle 49 grotte dell'agro romano, dove stavano ricoverati 12.728 uomini e 2436 donne, e poi soggiungeva (pag. 194): Siamo in Roma e nel 1872; e coll'animo sconsolato, quasi il progresso civile fosse un'illusione, noi ci domandiamo: qual'è l'abitazione che, degradando, viene dopo quella delle grotte, se non l'abitazione lagustre dell'età della pietra?

(1) Per citare un esempio della immobilità normale del salario rurale, il SONNINO ricordava che si usava ancora nelle fattorie toscane dare ai migliori braccianti il salario di una lira e 12 centesimi, cifra corrispondente al salario di due *paoli*, che si dava prima del 1859. Il cambiamento della moneta non aveva, perciò, avuto altra tendenza che di ridurre in molti luoghi questo salario ad una lira. Cfr. *Discorsi*, I, pag. 6.

(2) Cfr. SONNINO, *Discorsi*, II, pagg. 8 a 10.

valere, ma ignorava affatto le condizioni materiali e morali degli umili coltivatori del suolo, perchè il contadino « lavora, paga e brontola sommessamente, ma non sa fare dimostrazioni, non sa scrivere, e per ora, non si muove » (1).

Il Sonnino si dimostrava veramente preoccupato della questione sociale nelle campagne, e se ne occupò particolarmente per la Sicilia, ma era in lui sempre vivo il quadro offerto dalle condizioni agricole delle altre regioni sicchè la situazione siciliana non era per lui che un pretesto per dire il suo pensiero su quella generale d'Italia. Egli rilevava che in tutta la bassa vallata del Po i contadini, benchè infelici, non emigravano. Questo fatto veniva addotto a prova che essi erano contenti della loro sorte, e che quella sorte non poteva quindi essere tanto infelice; mentre invece, secondo lui, esso altro non dimostrava, senonchè lo stato di abbiezione e di abbruttimento a cui era ridotta quella povera gente. Ma il movimento era già cominciato nel Mantovano, ed egli si augurava che si estendesse a tutta la valle del Po, in proporzioni tali « da costringere i nostri profondi politici a lasciare per un momento le bizantine questioni di organizzazione dei partiti nella Camera, per rivolgere la loro attenzione a quelle che riguardavano la salute morale e fisica di milioni di italiani; e da obbligare i proprietari piemontesi, lombardi e veneti ad occuparsi attivamente della sorte dei loro contadini, quand'anche perciò dovesse apparire qualche equipaggio elegante di meno in Piazza d'Arme o sui bastioni di Porta Nuova, o qualche palco rimanesse chiuso al Teatro della Scala » (2). Non ci si dica, egli notava più avanti, che in Italia una questione sociale non esiste nelle campagne. Senza fermarci sulla condizione abietta del contadino della valle del Po, del contadino della campagna romana, di quello della Basilicata, degli Abruzzi e dell'interno della Sicilia, non esitiamo a dichiarare che, dovunque e fintantochè l'esistenza materiale delle famiglie dedite all'agricoltura dovrà trovarsi costantemente in pericolo e alla mercè delle altre classi, per qualunque ordinario difetto di raccolto o di disgrazia che avvenga, la questione sociale c'è, e deve formare obietto dei nostri studi. E più in là ancora, discutendo la relazione della Giunta per l'inchiesta sulle condizioni della Sicilia, in cui si escludeva l'esistenza di una qualunque questione sociale in Sicilia, fondandosi specialmente sulla ragione che molti dei mali che affliggevano il contadino siciliano si riscontravano pure in altre pro-

(1) Cfr. SONNINO, *Discorsi*, II, pag. 7.

(2) Cfr. SONNINO, *Discorsi*, II, pag. 328.

vincie italiane, egli non negava il fatto, ma non credeva che se ne potesse trarre la conseguenza che ne traeva la Commissione. « La questione sociale esiste, viva e minacciosa, oltrechè in Sicilia, nelle campagne di una buona metà d'Italia. Essa però in Sicilia, come pure in una parte del Napoletano, ci presenta questo di particolare, che, benchè non sia causa unica dello stato di insicurezza pubblica e di corruzione civile, esistente in quelle regioni, vi entra però per tanta parte, che la sua soluzione totale o parziale è la condizione imprescindibile della durevole riuscita di qualunque riforma da introdursi negli altri ordini del vivere civile » (1).

Ora, non vi ha dubbio che molte delle osservazioni del Sonnino erano fondate, ma a me pare che egli caricasse un po' troppo la mano nell'attribuire a colpa della classe dirigente la persistenza dello stato di cose da lui lamentato. Egli incorreva, invece, nel difetto di non vedere nulla di quello che si era fatto nei due decenni di regno, e nel considerare come stazionaria una situazione, che aveva già manifestato dei sintomi di non trascurabile progresso. In sostanza non si poteva pretendere che, da un giorno all'altro, un popolo, fino allora vissuto in assai tristi condizioni, si trasformasse completamente, e si dimenticava che, dato il grande numero di proletari agricoli, un lievissimo miglioramento delle loro condizioni di vita richiedeva mezzi enormi. La classe agricola costituiva sempre il nucleo principale della nostra popolazione, con i suoi 5 milioni di braccianti sugli 8 milioni di persone complessivamente occupate (2). In ogni caso era

(1) Cfr. SONNINO, *Discorsi*, II, pagg. 342, 344.

(2) La popolazione agricola di età superiore ai 15 anni, ossia la popolazione adulta impiegata nei lavori campestri, nel 1881 si classificava nel modo seguente:

Agricoltori che coltivavano terreni propri	1.304.581
Agricoltori mezzadri, coloni	991.251
Fittaiuoli ed enfiteuti	390.284
Fattori, agenti di campagna	23.840
Contadini, bifolchi, ecc, a lavoro fisso . . 2.450.520	} . . . 4.846.100
Braccianti di campagna a lavoro non fisso . 2.395.580	
Mandriani, pastori, ecc.	187.301
Giardinieri	15.189
Ortolani e coltivatori di agrumi	54.407

Totale 7.812.953

Approssimativamente la popolazione totale agricola del regno era calcolata in 14,8 milioni. La classe agricola pertanto costituiva una buona metà della popolazione del Regno (52 per cento). In essa però erano rappresentate condizioni economiche molto diverse, corrispondenti ai modi diversi nei quali era esercitata l'agricoltura in Italia. Infatti si trova che sopra 1000 abitanti da 9 anni in poi,

un po' esagerato attribuirne in gran parte la colpa ai proprietari, cosicchè non aveva tutti i torti il Bonghi se, discutendosi del problema agrario alla Camera, nel luglio 1880, egli si domandava: Se i contadini stanno male, donde volete che i proprietari traggano i mezzi per migliorarne la condizione? È falso che i proprietari italiani, a qualunque provincia essi appartengano, non siano teneri delle condizioni dei loro contadini. Si vada nell'Alta Lombardia, egli continuava, e si paragonino le case nelle quali abitano oggi i contadini con i tuguri di una volta: forse che oggi questi contadini abitano quei tuguri che abitavano dieci, venti anni or sono? Lo stesso accade anche in Piemonte ed in Venezia, e ciò perchè i proprietari, parte per bene inteso interesse, parte per ispirito di civiltà, procurano che i loro contadini stiano il meglio possibile. E se v'ha qualche regione dove ciò non succeda, devesi attribuire a due ragioni: la prima, perchè l'imposta grava troppo sui proprietari, l'altra perchè la luce della civiltà non vi è ancora sufficientemente penetrata. Quando si sarà accelerato il movimento intellettuale e morale in quelle parti d'Italia, nelle quali si dice che non si abbiano ai contadini cure sufficienti, si vedranno i proprietari tutti interessarsi anche li del miglioramento delle condizioni di essi (1). Con che il problema veniva riportato alle sue vere origini, cioè al difetto di coltura, causa prima ed importantissima di tanti altri mali di cui era afflitto il nostro paese.

5. — Che le condizioni d'Italia dal punto di vista agricolo fossero migliorate è rilevabile da vari indizi e riconosciuto in parecchie fonti. Nel compilare le istruzioni generali per gli espositori dei prodotti forestali ed agrari, la Giunta, che preparava l'Esposizione di Milano del 1881, scriveva che nessuno poteva negare che, sotto l'impulso di numerose svariate istituzioni agrarie, dei congressi e concorsi, e soprattutto sotto l'impulso della istruzione e del bisogno, l'antica noncuranza e l'antico scetticismo in fatto di cose agrarie avessero man mano ceduto il posto ad una più razionale ed utile operosità. Se l'aratro di Tritolemo non era ancora scomparso dovunque, si vedeva però far capolino l'aratura a vapore, e le macchine per seminare, mietere e falciare, e tanti altri strumenti, che venti

si censirono 59 agricoltori che coltivavano terreni propri, 46 mezzadri, 18 affittaiuoli ed enfiteuti, 1 agente di campagna, 125 contadini occupati a lavoro fisso, 114 braccianti di campagna, 11 addetti all'allevamento del bestiame, 3 all'orticoltura e 3 alla silvicoltura. Queste proporzioni poi variavano entro limiti molto estesi confrontando fra loro le varie provincie. Cfr. *Annuario 1884*, pag. 26.

(1) Cfr. BONGHI, *Discorsi*, I, pag. 803.

anni prima erano conosciuti da pochi, e da meno ancora adoperati, ormai erano entrati nella pratica. L'uso dei concimi chimici, quasi sconosciuto in Italia all'epoca dell'Esposizione di Firenze, andava diffondendosi ogni anno più, perchè sempre meglio accolto da una crescente coltura agraria (1).

Ad onta della diffidenza che verso i nuovi arnesi manifestavano gli agricoltori, e specialmente quelli della più modesta classe, un progresso grande si notava tra noi circa l'impiego delle macchine al punto da non far credere esagerato il dire che, seguitando di quel passo, gli aratri di antico modello sarebbero presto del tutto scomparsi, sia col modificarsi, sia col lasciarsi sostituire per intero in tutti i casi nei quali la forma imperfettissima non permetteva in essi verun miglioramento. Notevolmente si erano pure diffusi gli altri arnesi, destinati direttamente alla lavorazione e preparazione del suolo, e segnatamente gli erpici, mentre le macchine seminatrici, introdotte da qualche tempo, trovavano nelle condizioni topografiche del paese seri ostacoli alla loro diffusione, limitata solo alle parti pianeggianti, ed anche in queste in misura assai ristretta. Le macchine agrarie, che ebbero però un successo superiore anche a quello che potevasene attendere, furono le macchine battitrici, le quali s'introdussero e si diffusero da prima nelle grandi pianure sottoposte alla grande coltura; di là si andarono poi diffondendo sulle colline e sulle più interne vallate del paese.

In quanto ai concimi artificiali o concimi composti, mentre le fabbriche si accrescevano di giorno in giorno, non si poteva asserire che in pari modo si estendesse l'uso delle sostanze, sia per la naturale diffidenza dei nostri agricoltori, che accoglievano tutte le novità non senza qualche sospetto, sia perchè l'uso dei concimi artificiali, esige una conoscenza, intorno alle sostanze che costituiscono i terreni, più perfetta di quella che non avessero i nostri agricoltori. Ad onta di tutto questo, oltre di quanto si importava dall'estero, vi erano al 1878 in Italia circa 25 società ed imprese private, che preparavano e mettevano in vendita concimi artificiali, consistenti specialmente in fosfati e perfosfati di calcio, solfati di ammoniaca, cloruro e nitrato di potassio, nitrato di soda, polvere di ossa, guani artificiali di carni animali od avanzi marini, senza contare un settanta e più di tali imprese, che si dedicavano allo espurgo dei pozzi neri ed alla relativa preparazione delle materie fertilizzanti. Naturalmente il più largo uso di concimi si verificava al Nord, mentre al Sud rimaneva ancora

(1) Cfr. *Esposizione Milano, Relazione Generale*, pag. CCLXXVII.

molto da fare, e l'industria in generale vi era molto meno sviluppata che altrove(1).

L'azione dello Stato aiutava questo lento evolversi della nostra economia agraria. Lo aiutava cercando di diffondere la coltura specializzata di tutti i gradi. Nel 1869 era stato già fondato l'Istituto forestale di Vallombrosa; nel 1872 si fondava la Scuola di Agricoltura di Portici che, aggiungendosi a quella di Milano, sorta nel 1870, tendeva a creare una larga cerchia di specialisti in agraria, mentre si sviluppava l'istruzione secondaria e tecnica. Fra il 1870 e il 1875 si istituirono le principali stazioni agrarie sperimentali. Nel 1876 s'istituì a Conegliano la prima scuola speciale di viticoltura ed enologia, a cui seguirono quelle di Avellino, Catania, Alba e Cagliari; nel 1877 si istituì la scuola di zootecnica e caseificio di Reggio Emilia (2). Lo aiutava, o credeva di aiutarlo, con provvedimenti speciali fra i quali la legge 29 maggio 1873, n. 941, che disciplinava la formazione dei consorzi di irrigazione (3), la legge 8 giugno 1873, n. 1389, poi spesso prorogata, per l'affrancamento delle decime feudali nelle provincie napoletane e siciliane, e quella 29 maggio 1880, n. 5253, sull'affrancamento delle rendite enfiteutiche; la legge 4 luglio 1874, n. 2011, che imponeva ai comuni l'obbligo di imboscire od alienare i beni incolti di loro proprietà. Lo aiutava con provvedimenti di tutela della buona conservazione delle piante, disciplinando nel 1875 l'importazioni delle patate e nel 1879 (legge 3 aprile, n. 4810), dando disposizioni per impedire la diffusione della fillossera, e con la creazione delle predette stazioni agrarie di prova, che avevano il compito di intraprendere studi ed esperienze domandate dalla pratica o che i progressi delle scienze indicavano poter tornare utili all'agricoltura.

Ma i provvedimenti più importanti del decennio si riferiscono all'inchiesta agraria, alla legge forestale ed alle bonifiche.

Le indagini amministrative apparivano ormai troppo limitate per esaminare a fondo le condizioni della nostra agricoltura. Ci voleva qualche cosa di più vasto ed organico, anche se i volumi della relazione fossero purtroppo destinati a dormire negli archivi. Così, con legge 15 marzo 1877, n. 3730, fu disposta l'inchiesta parlamentare sulle condizioni dell'agricoltura e della classe agricola in Italia, af-

(1) Cfr. *Italia agricola*, pagg. 307, 311.

(2) Cfr. VALENTI, *Lincei*, pag. 122.

(3) Pochi paesi vi erano allora dove l'irrigazione fosse così diffusa e condotta così maestrevolmente come nelle pianure lombarde ed in alcune parti del Piemonte, ma purtroppo manca per questo periodo una statistica attendibile dei terreni che godevano il beneficio dell'irrigazione.

fidata a otto parlamentari e a quattro esperti, con obbligo di riferire nel termine di due anni. Di essa abbiamo già fatto ampio cenno, e ripareremo nel prossimo volume.

Di notevole importanza è altresì la legge forestale del 20 giugno 1877 dominata dal principio di libertà fino a risolversi quasi in un peggioramento del bilancio forestale italiano. Con quella legge furono sottoposti al vincolo forestale i boschi e le terre spogliate di piante legnose sulle cime e pendici dei monti fino al limite superiore della zona del castagno, e quelli che, per la loro specie e situazione, potevano, disboscandosi o dissodandosi, dar luogo a frane, valanghe, ecc. La legge costituiva un piccolo fondo destinato a provvedere al rimboschimento, stabiliva le norme per la formazione dei consorzi e fissava anche delle penalità per i contravventori. Come osserva lo Stringher, il principio su cui si fondava questa legge per limitare il diritto di proprietà forestale, era il danno pubblico derivante dagli effetti del disboscamento o dissodamento, che disordinavano il corso delle acque o alteravano la consistenza del suolo, o danneggiavano le condizioni igieniche locali. Una volta ammesso che il vincolo forestale era giustificato da motivi d'interesse pubblico, doveva ammettersi implicitamente che, in diritto, la proprietà potesse e dovesse essere sottoposta al vincolo forestale senza corresponsione di indennità; chè il vincolo era puramente negativo, preordinato a impedire soltanto l'abuso; esso limitava la maniera d'applicarvi l'industria coordinandola alle esigenze di interesse generale, alle quali non era estraneo lo stesso proprietario (1).

La legge del 1877 si preoccupò, però, troppo esclusivamente, benchè non sufficientemente, del regime idraulico delle montagne, al punto che il Di Berenger la definì legge *non forestale, ma idraulica*. Nella sua formazione non si tenne conto, come fa rilevare il Giglioli, che i vincoli forestali non erano frutto soltanto di pregiudizi antichi, nè rappresentavano un capriccio tirannico dei passati reggitori, ma erano principalmente frutto delle condizioni locali, ed inevitabile conseguenza di quanto una secolare esperienza aveva dimostrato efficace per mantenere la incolumità e dei terreni e delle produzioni legnose. In meno di sei anni dalla sua entrata in vigore furono svincolati 182 mila ettari al disopra della zona del castagno, 1644 mila al di sotto; dei quali ultimi il 60 % era coltivato a bosco. Questo rapido svincolo di tante foreste nelle regioni più propizie alle grandi industrie forestali del sughero e della resina, fu allora ri-

(1) Cfr. BONALDO STRINGHER, *Notizie sull'Italia Agricola*, Roma, 1905, pag. 95

guardato come saggio provvedimento di politica agraria, ed è certo che gli svincoli in alcuni casi furono vantaggiosi, permettendo la trasformazione a vigneti e a coltura, di terreni quasi abbandonati. Ma, d'altra parte, la conoscenza delle condizioni e consuetudini locali, ed il sapere quale grande difetto vi fosse di capitali da impiegare nella buona coltura delle terre, avrebbe dovuto rendere cauti nel liberare troppo precipitosamente tanta estensione di terreno dai vincoli antichi. Senza dire, come fa sempre osservare il Giglioli, che con quegli svincoli, tanto precipitati, lo Stato venne a perdere una preziosa opportunità per bene indirizzare e fomentare le maggiori industrie forestali. Ed il danno che ne venne alla intera nazione dovette pesare più specialmente sulle regioni come la Sardegna, la Sicilia, le Calabrie, nelle quali ne erano grandi le possibilità, mentre scarse restavano le possibilità di altre industrie agrarie (1).

In quanto al rimboschimento, con la legge del 4 luglio 1874, come si è detto, si faceva obbligo ai Comuni possessori, a titolo patrimoniale, di terreni incolti, di ridurli a colture o di imboschirli, se cadevano sotto le disposizioni della legge forestale. Poichè si era fatto ben poco dai Comuni, il Governo decise nel 1880 di concorrere, nel caso di rimboschimento, fino ai due quinti della relativa spesa, mentre, trattandosi di rimboschimenti fatti da privati, il concorso dello Stato non esisteva, limitandosi il suo aiuto alla somministrazione gratuita dei semi e delle piantine occorrenti, e ad offrire l'opera gratuita dei propri ufficiali forestali. Lo speciale aiuto promesso ai Comuni era d'altra parte accompagnato dall'obbligo in essi d'adempire alle prescrizioni della legge entro 5 anni, passato inutilmente il quale termine, i beni dovevano essere alienati, o dati in enfiteusi, con l'obbligo del rimboschimento per quelli soggetti alla legge forestale. Ma purtroppo anche questa sanzione era destinata a non avere grande effetto (2).

Più notevole era l'azione dello Stato nei riguardi del bonificazione dei terreni paludosi, intorno ai quali dalle più ampie e complete cognizioni fornite dai documenti ufficiali, risultava già ben

(1) Nella Sardegna si liberarono allora da ogni vincolo 338 mila ettari; nella Sicilia 57 mila; nella regione meridionale mediterranea 246 mila, in quella adriatica 236 mila ettari e 71 mila nel Lazio, tutti nella zona al disotto del castagno. Cfr. GIGLIOLI, pagg. 460-62.

(2) Cfr. REMO CHIERICI, *I boschi nell'economia generale d'Italia*, Caserta, Libreria Moderna, 1911, pag. 202.

accertato il fatto che la necessità di bonificare non era soltanto riferibile al Mezzogiorno ed alle Isole, ma si estendeva altresì a vaste zone del continente. Generalmente si credeva allora che terreni paludosi vi fossero soltanto nell'Italia centrale e nel Mezzogiorno, e soprattutto nelle parti più vicine al mare, ma purtroppo assai presto si constatò che esempi di cotali terreni si avevano anche nell'Italia settentrionale, e perfino in talune parti di essa assai distanti dalle sponde marine. Parecchie contrade della pianura piemontese e lombarda erano soggette alle conseguenze delle febbri miasmatiche, come le terre sulle coste dell'Adriatico dove il Po e gli altri fiumi e torrenti secondari, versano una parte delle loro acque, in modo da rendere paludosi i terreni e formare le così dette *valli di pesca*; e quasi un terzo dell'intera superficie territoriale della pianura di Ferrara, era occupata da terreni paludosi (1).

Lo stato delle bonifiche italiane a tutto il 1876 era il seguente (2):

Bonifiche	Ettari (migliaia)	Spesa relativa in milioni di lire		
		Sostenuta	Da sostenere	Totale
Eseguite dallo Stato a suo totale carico	82.4	45.1	15.4	60.5
Eseguite a carico di enti con aiuto statale. . . .	228,5	51.8	28,9	80,7
Eseguite da privati con concorso dello Stato . .	45.6	34.1	2.0	36,1
Eseguite da privati con concorso indiretto dello Stato	30.0	8.0	0,5	8.5
Totale	386.5	139.0	46.8	185.8

Le altre località più importanti bonificabili erano calcolate in 259 mila ettari dei quali, però, solo 57 mila erano improduttivi; e di essi, per 87 mila ettari la bonifica era invocata per ragioni igieniche, per 42 mila per miglioramenti agrari e per il resto da ragioni miste. In quanto alla natura dell'impaludamento si era accertato che esso era di carattere perenne per 167 mila ettari (3), e per

(1) Cfr. *Italia agricola*, pag. 16.

(2) Cfr. *Atti Parl., Cam. Dep.*, sessione 1876-77, documento n. 132 A, allegato 22, pag. 164.

(3) Così ripartiti (in migliaia di ettari): laghi o stagni privi di emissario

92 mila di carattere temporaneo (1). Circa i metodi da seguire, la massima parte dei terreni (123 mila ettari) era bonificabile provvedendo regolari mezzi di scolo, il resto con colmata idraulica (82,5) con difese arginali (37,9), e per essiccazione meccanica (2).

Qual'era l'atteggiamento dello Stato rispetto al problema delle bonifiche? Il ministro sen. De Vincenzi aveva presentato un progetto di legge ispirato dal principio che le bonifiche non erano opere tali da reclamare un'azione diretta dallo Stato, ma dovevano essere lasciate all'iniziativa dei privati. Promossa un'inchiesta fra i tecnici i pareri furono discordi, ma su 312 risposte solo 128 furono favorevoli alle direttive del Ministro (3). Posteriormente il problema fu visto in maniera diversa, e ne è indizio la legge 11 dicembre 1878, n. 4642, che, nell'interesse della nazione e per provvedere al miglioramento igienico della città e campagna di Roma, disciplinava il bonificazione dell'Agro Romano, ponendo la spesa a carico prevalente dello Stato, e per il resto a carico della provincia di Roma e dei Comuni interessati, e provvedendo per la costituzione di consorzi obbligatori. Questa legge dava il primo esempio di una bonifica igienica e agricola in terreni privati assunta dallo Stato, dopo la costituzione del Regno, ma Baccarini, che fu ministro dei lavori pubblici per molti anni, aveva idee più decisamente favorevoli all'intervento dello Stato in questa materia. E poichè la spesa media del decennio 1871-80, per opere di bonifica, era stata di 2,1 milioni di lire all'anno (4), e gli stanziamenti, già votati con leggi speciali, lasciavano per il decennio successivo una disponibilità di appena 8 milioni, egli, ritenendo che la esiguità di questa cifra mantenesse una situazione « deplorabilissima », domandò ed ottenne per il decennio 1881-90, un maggiore stanziamento di 22 milioni (5). Non era molto, ma era pure qualche cosa di più fattivo nella ricerca dei mezzi per il migliore sfruttamento delle nostre risorse agricole.

17,4; paludi o marenne 47,1; valli deficienti di scolo 56,6; saline o bacini da pesca 45,9.

(1) Per difetto di pronto scolo delle acque meteoriche 71,2; per difetto di escavazione dei corsi d'acqua o dei laghi 20,6.

(2) Cfr. Documento n. 132 A, *op. cit.*, pag. 198.

(3) Cfr. *Atti Parl., Cam. Dep.*, sessione 1878-79, documento n. 118, pag. 7.

(4) E' interessante rilevare che dei 21 milioni spesi nel decennio più della metà furono assorbiti da bonifiche in Campania, 5 milioni per bonifiche in Toscana, 817 mila lire in Puglia. Cfr. *Opere pubbliche*, pagg. 1069 e segg.

(5) Cfr. *Atti Parl., Cam. Dep.*, sessione 1880, documento n. 12 A, pagg. 90,95.

6. — Sulla distribuzione del suolo per colture e sull'andamento delle varie produzioni in questo decennio si hanno notizie alquanto più precise di quelle del decennio precedente, pur difettando sempre un sistema di rilevazione meno empirico di quello che si otteneva dallo esame dei vecchi catasti (1). Erano sempre errati i dati sulla estensione territoriale della penisola che, in mancanza di rilevazioni trigonometriche dei nostri uffici tecnici, cominciavano a conoscersi un pò meglio attraverso i calcoli del generale russo Strelbitsky, che arrivavano ad una superficie di 7783 km.² minore di quella stimata (2): non erano ancora nè perfetti, nè sicuri i metodi di rilevazione dei dati di statistica agraria, sia nei lavori degli uffici, che in quelli dei privati o di enti che desideravano colmare, nei riguardi locali, le lacune dell'organizzazione ufficiale (3).

(1) Nei riguardi della revisione dei catasti, da molte parti invocata, alla vigilia del voto che doveva provocare la caduta della Destra un dissenso si era manifestato fra il Minghetti e la Commissione che esaminava i provvedimenti da lui proposti. La Commissione vagheggiava una forma di catasto stabile, rigorosamente scientifico, e che poteva avere un carattere probatorio giuridico. Il Minghetti rifiutava questo concetto, avendo più volte espresso il desiderio vivissimo che l'Italia potesse avere un catasto scientifico e giuridico. Ma in questo caso, egli diceva, è evidente che l'operazione sarebbe stata di maggior gravità, di maggior durata, e di molto maggiore spesa. Cfr. l'esposizione finanziaria del Marzo 1876, in MINGHETTI, *Discorsi*, VII, pag. 150.

(2) Tale differenza era il risultato finale di una serie di elisioni di valori in più ed in meno; per alcune provincie della Sicilia e per le Calabrie erano di oltre il 10%, per la provincia di Trapani il divario era del 25%. Alcune verificazioni parziali fatte sulle carte più moderne dai nostri ingegneri del Genio civile, dettero cifre che si accostavano molto più a quelle di Strelbitsky, che non alle antiche. L'ingegnere Carloni, per la provincia di Trapani, trovò una superficie di 2490 km². in luogo dei 3145, che le statistiche le attribuivano. L'ingegnere Marsich, per la provincia di Cosenza, trovò una superficie di 6585 km². non molto differente da quella di Strelbitsky (6698) e inferiore d'assai a quella che ripetevasi dalle antiche pubblicazioni napoletane di 7358 km². Cfr. *Annuario 1884*, pag. 12.

(3) Da alcuni anni si andavano pubblicando notizie frammentarie sulle produzioni del paese, per opera di accademie e di comizi agrari, delle camere di commercio ed anche di privati. Accogliendo come punto di partenza cotale notizie, in generale molto incomplete e non sempre abbastanza provate, la Direzione dell'agricoltura, nel periodo dal 1870 al 1874, si diè a porre insieme, col concorso di tutti i Comuni del Regno, le cifre relative alla media estensione ed al medio prodotto per ettaro delle più importanti colture agrarie. Fatto, così, il primo getto del lavoro fino dal primo degli anni indicati, si andò in quelli successivi ritoccando e migliorando, finchè parve che i risultati fossero abbastanza attendibili e, se non esatti, non molto lontani dal vero. Di questi primi risultati fu dato conto nella *Relazione intorno alle condizioni dell'agricoltura in Italia*, pub-

Le rilevazioni compiute consentono di affermare che da noi era sempre prevalente la coltura dei cereali. Vi erano, infatti, destinati oltre 7 milioni di ettari, e cioè il 16 % della superficie geografica, e di essi poco meno di due terzi al frumento, 1.7 al granturco, il resto agli altri cereali (1). Secondo la *Relazione* del 1876, le colture delle piante erbacee occupavano in complesso 8.404 mila Ettari, quelle delle leguminose 3.943, e le arabili 10950. Da queste cifre, come osserva il Valenti, risulterebbe un vuoto nei seminativi, facilmente colmabile coi prati artificiali e i maggese, non contemplati nelle statistiche, ma resterebbe altresì, una lacuna nella restante parte del territorio, che non si saprebbe a che qualità di terreno attribuire. Secondo il predetto documento la ripartizione del territorio fra le varie colture era la seguente (in migliaia di ettari): terreni seminativi 8502; terreni a coltura specializzata di piante legnose 1096; terreni di scarsa o nulla produzione (terreni incolti, più o meno a pascolo, fra i quali si trovavano gl'incolti coltivabili, i quali potevano rappresentare poco più di un terzo) 3878; terreni improduttivi fabbricati, acque, strade e terre sterili, tra cui si contavano 500 mila ettari di terre bonificabili e 2 milioni improduttivi per posizione altimetrica) 4694. Questi dati, messi a confronto con quelli del Maestri per il 1868, denoterebbero una notevole trasformazione agraria, in meno di un decennio, cosa che è da escludere in modo assoluto, e mostrerebbero — cosa impossibile a credersi — un aumento di tre milioni di ettari di terre incolte. Il Valenti, aggiungendo ai seminativi i prati a vicenda, riduce la superficie dei terreni incolti produttivi e degli sterili propriamente detti a 3300 ettari, cifra più accettabile, per quanto anch'essa viziata certamente da errore in eccesso (2). Comunque è necessario

blicata fra il 1876 e il 1879. In base a siffatti elementi, i quali andarono correggendosi e perfezionandosi, in ragione della maggiore facilità con cui si potevano fare le indagini ed i raffronti, si compilarono, poi, le statistiche annuali approssimative della produzione. A tale scopo ciascun Comune registrava ogni anno il rapporto percentuale tra il prodotto medio generale e quello reale ottenuto nell'anno a cui si riferivano le ricerche. Il prodotto medio era rappresentato da 100; le differenze dell'anno erano segnate in centesimi, in più od in meno. Le notizie dei Comuni erano controllate dalle rispettive Prefetture, le quali avevano ampia facoltà di sottoporle all'esame di quei corpi morali o persone, che nel paese godevano maggiore estimazione per le conoscenze agrarie. Cfr. *Annuario 1884*, pag. 100.

(1) Cfr. *Annuario 1881*, pag. 236. I dati delle superficie sono ancora quelli errati della vecchia misurazione; sono stati quindi in corrispondenza rettificati quelli relativi al rendimento per ettaro.

(2) Cfr. VALENTI, *Lincei*, pagg. 40, 42.

avvertire che i dati sovra esposti hanno un valore puramente indiziario.

Esamineremo ora partitamente i singoli prodotti agrari, a cominciare dai *cereali*.

Fra tutte le piante erbacee, quelle del frumento e del granturco erano nel decennio le più generalmente e le più estesamente coltivate. Il granturco mancava, è vero, in parecchie provincie italiane, ma la mancanza era largamente compensata dalla intensità con cui esso era coltivato nella Toscana, nell'Emilia ed in alcune parti del Piemonte e della Lombardia. Infinitamente più limitata era la coltura dei cereali secondari.

La produzione del *frumento*, considerata nei suoi rapporti colla superficie destinata a tale coltura, era in generale assai inferiore a quella che le statistiche ufficiali di altri paesi registrano per le rispettive terre. Infatti, in Inghilterra, nell'ultimo decennio, si era avuta una produzione media di 32 ettolitri per ettaro, nella Sassonia di 26, nella Germania da 22 a 25, nella Francia di 15. In Italia non erano rari i casi di produzioni che talvolta superavano anche il massimo di quelle sopra esposte; gli esempi erano, anzi, abbastanza comuni in qualche luogo; ma sia per la grande estensione della superficie destinata al frumento, sia perchè i terreni, spossati per antiche colture, erano poco concimati e non convenientemente lavorati, sia per gli avvicendamenti usati, le cifre elevate di qualche luogo sparivano per dare la produzione media generale, in tutto il Regno, di soli 11 ettolitri per ettaro (1). A rendere così misera questa cifra contribuiva, oltre alla coltivazione in terreni poco propizi, e specialmente in terreni di montagna o di collina, la circostanza che, mentre negli altri paesi di Europa, e specialmente in quelli maggiormente volti al settentrione, si notava la tendenza a specializzare la coltura, e raramente, sopra uno stesso terreno, si facevano succedere nello stesso anno diverse colture, in Italia, invece, la specializzazione non si verificava, almeno nella massima parte dei terreni, a causa della divisione dei possessi, nei quali il coltivatore voleva raccogliere, per antica abitudine, un po' di tutto quello che occorreva alla sua famiglia (2).

Fatti i conti delle spese di produzione e del ricavo medio il

(1) A costituire questa media concorrevano produzioni massime di 20, 25, 30 e persino 35 ettolitri per ettaro, e produzioni minime che da 7 ettolitri discendevano sino a 3 e meno ancora. Cfr. BERTAGNOLI, pag. 83.

(2) Cfr. *Italia agricola*, pagg. 53, 73.

Bertagnoli arrivava alla conclusione che, in massima, in Italia il frumento coltivavasi con perdita o almeno senza un sufficiente profitto. Logicamente, quindi, questa produzione avrebbe dovuto essere abbandonata, ma nelle condizioni economiche della proprietà fondiaria non era possibile aspettarsi una misura così radicale per parte della maggioranza dei proprietari (1).

Non abbiamo purtroppo dati statistici precisi e attendibili sull'andamento annuale della produzione del grano. Nel quinquennio 1870-74, in via approssimativa, essa ammontò a 51,7 milioni di quintali, mentre negli ultimi anni del periodo si ridusse di circa un milione di quintali. Annate eccezionalmente scarse furono quelle del 1873 e del 1879. Nel primo decennio del Regno la produzione era mirabilmente cresciuta in una proporzione dal Giglioli calcolata intorno al 40 %. Sotto lo stimolo degli alti prezzi del triennio 1872-74 la coltivazione, come abbiamo già visto, si estese, spingendosi sulle colline e persino sulle montagne. Ma dopo il quinquennio 1870-74 non solo si arrestò l'incremento, ma vi fu addirittura un regresso. Fra il 1873 e il 1880 nella superficie destinata al frumento sarebbe avvenuta una diminuzione di 300 mila ettari dovuta alla caduta dei prezzi da una parte e, dall'altra, specialmente nell'Italia meridionale, alla estensione dei vigneti (2).

Una spiegazione del fenomeno si può avere guardando l'andamento dei prezzi quale risulta dalla media dei prezzi di alcuni principali mercati (3):

	1871	72	73	74	75	76	77	78	79	1880
Grano. . .	24,89	26,20	29,66	29,43	22,34	22,67	26,67	24,40	28,15	25,27
Granturco .	16,74	18,28	16,38	20,86	12,23	12,64	16,26	16,80	15,86	18,74

I prezzi ebbero, dunque, un andamento ascendente fino al 1870-74, poi precipitarono per sollevarsi alquanto verso la fine del decennio. È vero che nel biennio 1873-74 l'aggio risali notevolmente

(1) Cfr. BERTAGNOLI, pag. 88.

(3) Cfr. GIGLIOLI, pagg. 166, 167, e *Relazione LAMPERTICO*, pag. 120.

(3) Per il grano: media dei prezzi del frumento gentile indicati nell'*Annuario 1884*, per le città di Bari, Brescia, Catanzaro, Firenze, Foggia, Genova e Verona. Per il granturco media per le città di Asti, Crema, Firenze, Vercelli e Verona.

ma il suo aumento fu molto minore di quello verificatosi nei prezzi dei cereali, per i quali esercitava una più decisiva influenza la scarsità dei raccolti del 1872 e del 1873, circostanza verificatasi anche nel 1879 (1). L'entità del raccolto nazionale era, perciò, decisiva, anche in questo decennio, nella formazione del prezzo, e la concorrenza transatlantica non faceva ancora sentire il suo peso deprimente. Il bilancio granario del paese era, però, integrato dal commercio estero. Del grano nazionale si faceva una modesta esportazione, soprattutto delle qualità fini, gentili, che servivano per le paste e i consumi di lusso, mentre se ne importava dell'altro, destinato non al consumo ordinario e cioè all'alimentazione diretta della popolazione, ma ad usi industriali, e specialmente per la fabbricazione delle paste alimentari. Rilevanti erano anche gli scambi interni effettuati quasi sempre per via di mare, e che si intrecciavano con scambi internazionali complementari (2).

In quanto agli altri cereali si può osservare che era in lieve aumento, intorno alla media di 30 milioni di quintali (18 quintali per ettaro), la produzione del *granturco*, cereale che andava acquistando una grandissima diffusione nelle nostre campagne, tenendo immediatamente dietro al frumento per l'importanza della sua coltura e della sua produzione.

Non si può dire che la diffusione della coltivazione del granturco fosse un bene. Agronomicamente essa rappresentava la sostituzione di un cereale inferiore al frumento, al lino ed alla canapa; e questo non era progresso. Socialmente il granturco, il proletario dei cereali, finiva col promuovere un aumento eccessivo delle classi povere e contribuiva, essendo la base della loro alimentazione, a tenere bassi i salari (3). Ma i danni più gravi erano di natura igienica, perchè l'uso di questo cibo troppo esclusivo, e spesso malsano, determinava la propagazione della pellagra, del flagello cioè di tante delle nostre più fertili campagne, che mieteva ogni anno, in tutta l'Italia, da 3000 a 4000 vittime, contaminando ed infievolendo un numero decuplo dei morti e che, agendo di generazione in generazione, poteva

(1) Cfr. *Relazione* MAGLIANI, pag. 33.

(2) Così vi erano delle provincie marittime adriatiche, le quali trovavano più comodo di esportare il loro grano anzichè mandarlo per terra in altre provincie che ne difettavano, come d'altra parte le provincie marittime del Mediterraneo, trovavano più comodo di provvedersi mediante importazione di grano da altri paesi. Cfr. *Relazione* LAMPERTICO, pag. 127.

(3) Cfr. BERTAGNOLI, pag. 96.

deprimere la robustezza della nostra gente(1). La lotta contro la pellagra, fortunatamente, tendeva a scemarne l'intensità, ma negli ultimi anni sembrava che il male volesse estendersi nella penisola, contagiando regioni, come l'agro romano, che prima ne erano immuni: segno anche questo, dice il Giglioli, di declinante alimentazione nelle classi rurali(2).

Le condizioni del clima e le consuetudini agrarie limitavano la coltivazione della segala e dell'orzo solo alle parti montagnose. Tuttavia si può dire che, dove più, dove meno, i due cereali si conoscevano in ogni parte della penisola, con una produzione complessiva di circa 6,5 milioni di quintali in lieve diminuzione. La *segala* si coltivava a preferenza nelle parti montuose, cominciando dal Piemonte e spingendosi fino alla Calabria, alla Sicilia ed alla Sardegna, mentre nelle parti più basse, era quasi sempre coltivata allo scopo di averne foraggio fresco. L'*orzo*, invece, pur non mancando anche nelle regioni settentrionali d'Italia, trovava maggior favore nelle Isole e nel Mezzogiorno, nelle quali regioni esso era preferito all'avena, per l'alimentazione dei cavalli, dei muli e dei somari.

Quantunque graminacea settentrionale, l'*avena* si coltivava in misura abbastanza rilevante nelle grandi pianure dell'Italia del centro e del Mezzogiorno, nelle quali si esercitava la grande cultura, con una produzione totale di circa 7,4 milioni di quintali nel 1870-74 e di 6,7 nel 1876-81, e con un alto rendimento unitario. Si verificavano, infatti, casi di rendimento superiore ai 35/40. ettolitri per ettaro, nei terreni estremamente adatti e sotto condizioni meteoriche favorevolissime, mentre il rendimento medio oscillava fra i 14 e i 20 ettolitri per ettaro.

Il *riso*, in questo periodo, era uno dei più importanti cereali italiani, ma la sua coltura era limitata soprattutto alle terre della grande vallata del Po, ossia al Piemonte, alla Lombardia, al Veneto e all'Emilia. Mancava affatto nell'Italia centrale, non potendosi tener conto della piccola produzione della provincia di Lucca, e di pochissimo momento era altresì nelle provincie meridionali e in Sicilia. La sua coltura era senza dubbio una delle più produttive fra tutte le

(1) Il Sonnino, parlando della condizione dei contadini, metteva in rilievo le terribili conseguenze che provenivano alle popolazioni rurali di alcune regioni d'Italia dal cibarsi esclusivamente di granturco. Secondo le statistiche noi avevamo 97.000 pellagrosi, condannati ai patimenti più strazianti, al manicomio, e ad una morte prematura. La sola Lombardia ne dava 40.716; il Veneto 29.296; l'Emilia 18.741. Cfr. SONNINO, *Discorsi*, I, pag. 12.

(2) Cfr. GIGLIOLI, pag. 213.

congeneri, ma è cosa molto malagevole determinarne la produzione media per ettaro, dipendendo questa da un grande numero di cause. Il prodotto generalmente oscillava fra le 30 e le 50 volte il seme adoperato, e poichè per la sementa occorreivano da 1,50 a 3 ettolitri, si avrebbe nell'un caso la produzione di 45 a 70 ettolitri e nel secondo di ettolitri da 90 a 150 per ciascun ettaro. Le più elevate di queste cifre, ammesso anche che si potessero ottenere in risaie eccellenti sotto ogni rapporto, e favorite da una stagione oltremodo benigna, si debbono, però, considerare come affatto eccezionali. La produzione nel decennio oscillò intorno a poco meno di 10 milioni di quintali, corrispondenti a 42 quintali per ettaro. Ultimo fra i cereali era il *grano saraceno*, coltivato in modestissima misura in alcune parti della regione alpina del Piemonte, della Lombardia e del Veneto (1).

Calcoli ufficiali fatti in Italia intorno all'alimentazione, partendo dai risultati della liquidazione della tassa sul macinato, portavano il consumo totale medio di cereali a 84,5 milioni di ettolitri, nella quale quantità il frumento entrava per 47,7, e tutti gli altri cereali per 36,8 milioni. In ragione di popolazione si avrebbe così un consumo medio di 3,15 ettolitri per abitante, di cui, il 56,32% di frumento, ma queste cifre si debbono ritenere un pò alte, perchè il consumo medio, dato il rapporto fra frumento ed altri cereali, non avrebbe dovuto scostarsi dai tre ettolitri per abitante (2). Il quantitativo occorrente al consumo era ottenuto quasi completamente in Italia, salvo modeste importazioni nelle annate di raccolto scarso. Infatti, riepilogando i dati sulla produzione dei cereali, per i quinquenni 1870-74, e 1876-81 (3), per i quali si dispone di dati completi ed uniformi, se pure soltanto approssimativi, notiamo che i cereali, coltivati in poco meno di 7 milioni di ettari, davano la produzione seguente:

	Frumento	Granturco	Riso	Segala ed orzo	Avena	
Superficie 1870-74 (000 ettari)	4176	1697	233	465	399	
Produzione (milioni di El).	1870-74	51.8	31.1	Qli. 9.8	6.7	7.4
	1876-81	50.8	31.3	» 9.7	6.4	6.7

(1) Cfr. *Italia Agricola*, pagg. 114, 53, 103.

(2) Cfr. *Esposizione Milano, Relazione*, F. MARCONI, seg. III, cl. 6^a, pag. 24.

(3) Per i dati del 1876-81 vedasi VALENTI, *Lincei*, pag. 44.

Anche se verso la fine del decennio sia la superficie, che la produzione presentano qualche diminuzione, il problema alimentare italiano era sempre risolto, si può dire, con la esclusiva produzione nazionale di cereali integrata da altri cibi tratti egualmente dal nostro suolo.

7. — La popolazione agricola italiana è stata sempre molto parca e sobria in fatto di alimenti. Il suo cibo principale, secondo le regioni, consisteva in riso e polenta di granturco al Nord, in pane di frumento ed in polenta al centro, in pane di farina di frumento e di fave nel Mezzogiorno, ed in pane di frumento, di orzo ed in polenta nelle Isole. Nelle montagne e nelle pianure, dove si aveva la grande coltura, e dove per conseguenza era più marcata l'indole pastorale della popolazione, si faceva uso abbondante di cibi preparati col latte, e specialmente di formaggio, col quale si riparava al difetto di carne, alla quale del resto si ricorreva con molta parsimonia solamente in alcuni determinati giorni dell'anno, anche nelle classi più agiate, come erano le famiglie coloniche della Toscana e degli altri limitrofi paesi, che si reggevano con il contratto di colonie parziarie. In questi luoghi, eccettuate i tratti montagnosi, il latte ed il formaggio non erano altrettanto usati come nei paesi dove si aveva la coltura estensiva, ed alla carne, che raramente appariva sulla tavola dei contadini delle regioni centrali e delle provincie meridionali, si suppliva coi legumi, dei quali si conosceva la potenza nutritiva. Per conseguenza si aveva una coltura assai estesa del *legumi*, e specialmente dei *fagioli*, i quali costituivano, dopo i cereali più importanti, una delle produzioni più ragguardevoli in molte parti d'Italia. Nei paesi sottoposti alla coltura estensiva, i legumi erano piuttosto trascurati, fatta, però, eccezione per le *fave* che, oltre all'essere molto ricercate come cibo per il bestiame, in talune provincie, segnatamente nelle meridionali, entravano per larga parte nell'alimentazione degli uomini, e per i *lupini* dei quali si usavano i semi per i sovesci o per preparare un gradevole e sostanzioso foraggio invernale agli animali domestici. In quanto alle *patate* esse rimasero per lungo tempo neglette in Italia, ma poi se ne estese la coltivazione segnatamente nelle parti montuose, dove servirono di cibo agli uomini ed agli animali, mentre nelle pianure la coltura rimase infinitamente più ristretta, limitandosi generalmente a fornire i prodotti necessari alla consumazione delle classi cittadine (1). La produzione complessiva di fagioli, lenticchie e pi-

(1) Cfr. *Italia Agricola*, pagg. 121, 55.

selli si aggirava sui 2500 ettolitri, ottenuti da una superficie di poco più di 300 ettari; quella dei ceci, fave, lupini, ecc. ottenuta sur una eguale superficie, superava di poco i 3 milioni di ettolitri, ed aveva tendenza all'aumento, mentre quella delle patate, ottenuta in appena 70 mila ettari, superava i 7 milioni di quintali.

Importanza sempre maggiore tendeva a prendere la *orticoltura* alla cui estensione dava nuovo alimento il grande sviluppo dei centri urbani. Per la massima parte, però, gli orti erano destinati alla produzione della materia occorrente solamente ad un numero ristretto di persone, e perciò occupavano una superficie poco considerevole; molto raramente, poi, essi erano provvisti di tutti quegli apparecchi ed accessori, che della orticoltura facevano all'estero una delle industrie più remuneratrici. L'orticoltura specializzata era piuttosto diffusa nell'Italia settentrionale e nella centrale; nell'Italia meridionale gli ortaggi in genere si coltivavano promiscuamente alle altre piante, sia nei giardini d'agrumi e nelle vigne, sia in avvicendamento coi cereali e colle piante tessili (1).

La massima parte degli orti italiani era coltivata per soddisfare alle necessità dei coltivatori, ma l'orticoltura era diventata già un'industria anche tra noi, nelle vicinanze delle grandi città e in tutti i luoghi nei quali la prossimità di strade ferrate e di facili scali marittimi, permetteva la conveniente esportazione degli ortaggi. Nei dintorni di Napoli, per esempio, le colture agrarie propriamente dette erano introdotte solo per stabilire una specie di turno o di avvicendamento con quelle ortensi; altrettanto poteva dirsi delle campagne, che circondano immediatamente la città di Firenze, nelle quali, ad onta di una coltura intensissima, si manteneva continuamente un discreto grado di fertilità, in grazia dell'abbondanza del concime usato. In queste terre parecchie colture si succedono nel periodo di uno stesso anno; talora non si aveva neppure il tempo di sgombrare il terreno da alcune di esse, che un'altra se ne faceva succedere. In tal guisa il frutto che si poteva ritrarre da un orto, collocato in favorevoli condizioni per lo smercio dei prodotti, e fornito della indispensabile quantità di acqua, era tale da superare ogni aspettazione: nei dintorni di Napoli dai terreni ortivi si ritraeva annualmente un guadagno di 2 mila lire per ettaro, ed il loro affitto si spingeva in qualche caso fino ad un prezzo di 900 lire (2).

Fra gli altri prodotti agrari il *vino* tendeva a prendere nella

(1) Cfr. BERTAGNOLI, pag. 117.

(2) Cfr. *Italia Agricola*, pag. 157.

nostra economia una parte sempre maggiore, per quanto forse si esagerava alquanto la somma degli interessi commerciali connessi alla produzione enologica, ciò che dipendeva in gran parte dall'abitudine presa di giudicare di siffatta produzione, non da quello che essa era veramente, ma da ciò che avrebbe potuto essere (1).

La coltivazione della vite ha sempre avuto da noi una grande importanza, come base alla preparazione della bevanda più largamente usata, e nei vari periodi storici aumentò o diminuì a seconda dell'aumento della popolazione e della facilità di scambi. Nel decennio in esame essa si trovava in un periodo di deciso aumento in tutta Italia, e in misura più larga nelle provincie meridionali. Una parziale diminuzione nella produzione del vino avvenne solo in alcune zone della parte piana dell'alta Italia, là dove, cioè, l'irrigazione e dove il gelso, per un breve periodo, accennò a dare un maggior rendimento della vite. Nondimeno i maggiori impianti di vigne a coltura intensiva e a palo secco, fatti negli altipiani, colline e vallate delle Alpi e degli Appennini, avevano in gran parte colmate le lacune lasciate dall'estirpamento dei molti filari del piano, forse aumentando in complesso la quantità, e sicuramente migliorando la qualità del prodotto. Sicchè si potrebbe concludere che nella coltura della vite, nell'ultimo ventennio, era avvenuto uno spostamento nell'Italia superiore, un aumento in estensione ed intensività nell'Italia media e meridionale, e quindi una maggiore potenzialità di produzione di vino in tutto il Regno (2).

L'incremento di produzione fu veramente ragguardevole solo dopo del 1879, ma nel decennio in esame dalla media di 27,1 milioni di ettolitri, nel 1870-74, si arrivò nel 1876-81 a quella di 27,5. Al lieve aumento di quantità corrispondeva un miglioramento di qualità, ma sebbene il progresso verificatosi in materia di vinificazione sia stato notevole, specialmente nel sessennio 1872-78, devesi purtuttavia confessare che eravamo ancora ben lungi dall'aver raggiunto quel grado di perfezione, cui erano già pervenuti gli altri paesi, ed al quale non era temerità l'aspirare quando si consideri la condizione privilegiata in cui, per la coltura della vite, si trovava una parte ragguardevolissima del nostro paese.

Una delle cause, che più potentemente contribuivano a tener basso il livello del nostro credito in materia di vini, era l'uso, quasi generalmente invalso, di prepararli sotto la direzione immediata dei

(1) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 28.

(2) Cfr. *Esposizione Milano, Relazione*, G. B. CARLETTI, sez. XI, vini, pag. 28.

coltivatori. Ora, non sempre questi coltivatori possedevano le cognizioni, sieno pur pratiche, richieste per condurre a dovere una operazione tanto delicata com'è quella della vinificazione, e se a questo difetto si aggiunge la mancanza degli indispensabili attrezzi, dei vasi vinarii e delle stesse cantine, al quale uso si facevano servire le peggiori stanze delle case coloniche, non recherà nessuno stupore se, con una materia prima di ottima qualità, si riusciva solo a fare vini di sapore e odore poco gradevoli, e sottoposti inoltre ad un gran numero di malattie, che li guastavano prima ancora che avessero raggiunto il conveniente grado di maturità (1). Deficiente era altresì la produzione delle *uve da tavola*, che avrebbero meritato una maggiore considerazione dato che molte città ne erano assai magramente provviste per il consumo interno, ed era quasi insignificante l'esportazione.

L'aumento di produzione di vino trovò origine e sfogo, in primo luogo, nel maggior consumo verificatosi per l'aumento della popolazione e per l'agglomerarsi di molti lavoratori agricoli nei centri industriali; in secondo luogo, nell'arresto e nella contrazione dell'importazione, prima abbastanza rilevante, di vini stranieri; infine, negli ultimi anni, nell'aumento di esportazione verso la Francia dove i nostri vini, per quanto in generale di qualità scadente, erano ricercati grazie alla loro maggior potenza alcoolica e alla sovrabbondanza di colore. L'incremento delle esportazioni era dovuto principalmente al fatto che l'invasione fillosserica in Francia aveva contratto la produzione vinicola della Repubblica, obbligandola a cercare nei vicini paesi il complemento di vini da taglio, necessari per mantenere all'impiedi l'industria dei vini di lusso. Non era, quindi, del tutto favorevole agl'interessi della nazione l'espansione della superficie destinata a vigneto che, spingendo al massimo la nostra produzione di uva e di vini, creava il problema del collocamento del cresciuto prodotto per l'epoca, non lontana, in cui la Francia avrebbe ricostruito i vigneti, e quindi diminuita l'importazione. Ecco perchè assai opportunamente il Carletti ammoniva che era imprudente far molto assegnamento sulla domanda dei nostri vini da parte della

(1) Cfr. *Italia Agricola*, pag. 199. Non si deve tuttavia tacere che vi erano contrade, come quella dell'Etna, e soprattutto della così detta contea di Mascali, ove la vite era coltivata tanto bene da sostenere il confronto con le più progredite regioni francesi. Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 28. La bontà dei vini siciliani fu provata largamente dal risultato dell'Esposizione di Milano. Cfr. G. B. CARLETTI, *op. cit.*, pagg. 65 e segg.

Francia. Essa non aveva chiesto vini per consumo diretto e continuato; ma solo della materia prima per sopperire momentaneamente al difetto di talune sostanze e qualità nei propri vini naturali e in quelli preparati con processi industriali. Se pertanto i produttori di uva e di vini-mosti del Piemonte, delle provincie meridionali, della Sicilia e della Sardegna ne avevano tratto qualche vantaggio, la vera industria vinicola non poteva illudersi che essa potesse permanentemente svilupparsi con le esportazioni verso la Francia (1).

Nella produzione dell'*olio* alla Liguria ed ai colli pisani e lucchesi spettava il primato per la diligente coltura dell'*olivo* e per la produzione di olio finissimo; ma la coltura più estesa e la più abbondante produzione si avevano nelle Calabrie ed in Sicilia. Quantitativamente il prodotto rimaneva stazionario intorno ai 3,3 milioni di quintali (2), ma nei riguardi della qualità progressi notevoli si andavano compiendo specialmente in alcune regioni. La coltivazione dell'*olivo*, e perfino la raccolta delle olive lasciava spesso molto a desiderare; la oleificazione non era dappertutto condotta in modo accurato; ma tuttavia le eccezioni erano belle e numerose. Gli olii toscani di Lucca, di Calci, di Buti erano giudicati i primi del mondo, e finissimi erano pure alcuni olii della Liguria, dell'Umbria e del barese (3). La Toscana aveva raggiunto un grado di perfezione meravigliosa, al punto da far dire a qualche produttore che, per l'*olio* da mangiare, l'Italia non aveva da temere la concorrenza da nessun paese del mondo. Anche nella coltivazione propriamente detta e nella concimazione degli ulivi, la Toscana era in uno stato di vero progresso, poichè si faceva già grande attenzione alla natura del terreno e alla sua esposizione, per piantarvi le qualità più adatte

(1) Cfr. Relazione G. B. CARLETTI, *op. cit.*, pag. 17.

(2) Nella produzione dell'*olivo*, come in quella di molte piante di frutta, vi è il così detto anno vuoto; ad un anno di produzione normale, cioè, succede un anno di produzione scarsissima. E' il riposo naturale che la pianta accorda a sè stessa, ma questo fenomeno non dipende dall'indole della pianta, non è particolare ad essa, nè è di natura tale da non potere essere eliminato interamente, od almeno notevolmente attenuato dall'arte. Nel periodo di cui parliamo, ed ancora per molti anni dopo, esso dipendeva anzitutto da una potatura irrazionale, fatta ogni due o tre anni, più coll'idea di far legna, che con quella di togliere i rami soverchi e rinforzare gli altri, e che non risparmiava neppure i ramoscelli di un anno sui quali è basata in gran parte la produzione dell'anno successivo; e poi alla intermittenza della concimazione, che si faceva d'ordinario unicamente ogni tre, quattro o più anni. Cfr. BERTAGNOLI, pag. 191.

(3) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 37.

di ulivi, stato di cose attribuito al sistema colonico là in vigore (1).

Rilevanti progressi si erano effettuati anche nella Capitanata, ma essi erano ben poca cosa rispetto a quelli di terra di Bari, dove la trasformazione dell'industria poteva considerarsi compiuta. In terra di Bari l'ulivo era consociato alla vite; e poichè prosperava meravigliosamente, i grandi piani nudi della parte occidentale della provincia andavano coprendosi di ulivi e di viti. La consociazione con le piante parassite non esisteva. La potatura era perfetta ed otteneva una buona disposizione e forma della pianta; la concimazione avrebbe potuto essere meno generica, ma quella che si faceva non era cattiva, e consisteva ordinariamente in alghe marine, miste a spazzature e letami (2).

I *frutteti* avevano sempre una grande importanza, specialmente in quelle contrade nelle quali il difetto di naturale umidità nel suolo, le difficoltà per introdurre le irrigazioni, ed i lunghi periodi di ostinata siccità e di grande calore, impedivano di esercitare con molta estensione la coltura delle piante annuali. Ed è appunto per questo che il fondamento dell'agricoltura, nelle parti più calde e secche della penisola e nelle isole, era nella vite, nell'olivo, negli agrumi, nei mandorleti e nei sommacheti. I campi delle parti estreme delle Puglie, di moltissime parti delle Calabrie, della Sicilia e della Sardegna, non erano altro che boschi di ulivi o di agrumi, vigneti o sommacheti, terreni, infine, dove crescevano insieme mandorli e fichi d'India, talvolta così fitti tra loro da impedire quasi ogni altro prodotto. Nelle Calabrie ed in alcune parti delle Puglie, i *fichi* comuni, oltre a rappresentare una parte importantissima nell'alimentazione del ceto agricolo e delle classi meno agiate, che li usavano allo stato fresco, si preparavano i frutti facendoli seccare al sole,

(1) Nella Relazione all'Esposizione di Vienna (Gruppo IV, pag. 1181) è appunto detto: «Se in Toscana le olive si raccolgono con le mani in uno stato di maturità non eccessivo; se si possono tenere distese in luoghi spaziosi e ventilati nei due o tre giorni che precedono l'infrangimento; se durante tutto il processo di estrazione si ha di tutti gli ordigni la più scrupolosa cura e si tengono in uno stato di nettezza, che non ha pari; se infine si può avere dell'albero una cura gelosa, curarlo secondo la qualità del terreno in cui è piantato, e secondo la natura del frutto che produce; se infine l'ottima produzione non è che il risultato di un lavoro così minuto e preciso, questo lavoro in tanto è possibile in quanto risponde a un sistema colonico, o a una condizione colonica distinta, che non è comune al resto dell'Italia. In Toscana c'è la piccola produzione olearia, e la piccola produzione fa la qualità buona non solo dell'olio, ma di ogni prodotto dell'agricoltura».

(2) Cfr. *Esposizione Vienna*, gruppo IV, pag. 134.

oppure al calore artificiale. Quest'industria, sebbene lasciasse ancora molto a desiderare, pel modo con cui era condotta, e per i prodotti che se ne ottenevano, era fonte di cospicui guadagni per gli abitatori di quelle contrade. Altrettanto può dirsi dei *mandorleti* e dei *carrubeti* (1), coltivati in vastissima misura in tutti i luoghi preaccennati, e del *pistacchio* che trovava in varie parti dell'Italia meridionale le condizioni opportune per maturare i suoi pregiati frutti, ma che si coltivava con intensità solo nella provincia di Caltanissetta. I *noccioli* avevano in diverse provincie del Mezzogiorno e di Sicilia, una diffusione forse non minore di quella del mandorlo (2); nel continente la provincia di Avellino consacrava ai noccioli una considerevolissima superficie di terreno.

Un enorme aumento si registrava nella coltivazione degli *agrumi*: nel ventennio la superficie destinatavi era cresciuta da 4 a 5 volte. La produzione non aumentò in relazione perchè i frutti della estesa coltura si sarebbero visti più tardi; tuttavia essa passò da 3,2 milioni nel 1870-74 a 3,8 nel 1879-83. I *castagneti* occupavano mezzo milione di ettari e davano un prodotto di circa 6 milioni di quintali.

8. — Passando alle piante industriali noteremo che il *cotone* era rientrato nei margini normali di coltivazione, dopo la straordinaria espansione del 1862-66, ed era ormai coltivato in meno di 500 ettari, distribuiti in alcune provincie dell'Italia meridionale e della Sicilia. Nè fu migliore la sorte del *lino*, di cui la superficie coltivata nel Mezzogiorno fra il 1870 e il 1880 si ridusse da 50 a 30 mila ettari, mentre si contraeva anche nelle altre regioni. Il lino, come pianta tigliosa, aveva il suo posto d'onore nel Cremonese e nel Cremasco; nelle Puglie, nelle Marche e nella Sicilia, più che pianta tessile, esso era considerato come pianta destinata alla produzione del seme per trarne olio (3). Il rinvilio provocato dal lino russo, la scemata abitudine dei contadini di filare e tessere per uso familiare, ed i metodi antiquati e tradizionali di lavorazione (4), furono le

(1) Nel 1870-74 solo nei due circondari di Modica e Noto, in provincia di Siracusa, la produzione di carrubbe ascendeva alla media annua di circa 600 mila quintali. Cfr. GIGLIOLI, pag. 421.

(2) Cfr. *Italia Agricola*, pagg. 57, 58.

(3) Cfr. *Italia Agricola*, pag. 54.

(4) La macerazione eseguita mercè la rugiada, al quale sistema si devono forse le eccellenti e veramente superlative qualità di taluni lini stranieri, non era esercitata in Italia, sia perchè per antica abitudine si soleva ricorrere direttamente all'acqua, sia perchè nell'epoca della raccolta del lino erano in gene-

cause principali della decadenza (1). Migliore era la sorte della *canapa* che nell'Emilia e nella Campania continuava ad essere ottimamente coltivata, dando un prodotto annuo calcolato intorno a poco meno di un milione di quintali.

La *bachicoltura* continuò, invece, ad indietreggiare perchè lo sviluppo di alcune industrie, l'estensione della vite, degli agrumi e degli ortaggi allontanarono dal gelso molti coltivatori. Nel 1872 la situazione divenne assai grave per l'industria serica; molte partite di seta per centinaia di milioni non si erano potute vendere, perchè la tessitura serica estera, e quella specialmente di Lione, versavano in non liete condizioni. Nel 1873 vi fu un'ulteriore caduta dei prezzi della seta (2) e quindi dei bozzoli, che dette alla bachicoltura un altro grave colpo. Tuttavia le zone a popolazione densa, con molte donne e fanciulli disadatti ai lavori faticosi, ed i poderi a mezzadria conservarono in onore il baco da seta, dappertutto dove i locali erano abbondanti e la terra adatta al gelso, che si coltivava in mezzo ai prati, ai margini dei campi, lungo le proprietà ed attorno ai casaggi rurali (3).

Malgrado tante avversità, i sistemi d'esercizio dell'industria bacologica si misero per tutta Italia sulla via di un lento, ma continuo miglioramento, che però non procedeva uniforme, nè rispetto al suo indirizzo, nè rispetto alla sua intensità. Non rispetto all'indirizzo, perchè nelle tre grandi regioni dell'Italia superiore, e particolarmente nella Lombardia e nel Piemonte, essendo generalmente buoni i vecchi sistemi d'allevamento anche allora seguiti, i miglioramenti erano stati diretti specialmente alla confezione del seme, mentre nella restante Italia si erano manifestati in un aumento di cure nella educazione dei bachi ed in particolare nella costruzione di migliori bacherie. Non nella intensità poichè furono minori ove maggiore ne era il bisogno, ed anzi in vari luoghi dell'ultima categoria furono sospesi, perchè cagionavano un dispendio, che non era compensato dall'esito commerciale degli allevamenti (4).

Le notizie sulla produzione del decennio sono così incerte che le fonti ufficiali si limitano ad indicare solo il raccolto di bozzoli

rale poco abbondanti le rugiade, e mancavano anche i prati verdeggianti e freschi, sui quali stendere e rivoltare il lino. Cfr. *Italia Agricola*, pag. 172.

(1) Cfr. PORRI, *Evoluzione*, pag. 49.

(2) Cfr. ROMANELLI, pagg. 114 e 231.

(3) Cfr. PORRI, *Evoluzione*, pag. 66.

(4) Cfr. *Notizie 1876*, II, pag. 415.

del 1880 in circa 42 milioni di kg. ottenuti da 1717 mila oncie di seme (di 27 gr.), e cioè in ragione di kg. 24,22 per oncia (1).

Altra pianta industriale degna di ricordo è il *sommacco*, che specialmente in provincia di Palermo si era fortemente esteso, raggiungendo una superficie di oltre 20 mila ettari con una produzione di 400 mila quintali. Per l'industria oleifera, oltre il lino e l'olivo, si coltivavano in Italia il *colza* e il *ravizzone*, ma non in quantità considerevole, e limitamente alla valle del Po. Più scarsa ancora era la coltivazione del *papavero*, del *girasole*, dell'*arachide* e del *ricino*. Quest'ultimo si trovava quasi inselvaticchito in varie parti della Sicilia, e se ne raccoglievano i semi, mentre in alcune parti dell'Italia settentrionale, si coltivava con qualche estensione. Quasi interamente abbandonata fu la coltivazione della *robbia*, dopochè alle radici di essa si trovò il mezzo di supplire nell'arte tintoria colla *alizzarina* artificiale, mentre continuava a sfruttarsi la *liquerizia*, che cresceva spontanea ed abbondante nelle pianure fresche ed incolte di tutta la parte meridionale d'Italia fin presso al fiume Tronto, ed in misura più scarsa in vari punti della Toscana meridionale ed anche dell'Emilia. Per la preparazione del così detto *succo di liquerizia*, si adoperavano le radici delle piante selvaggie e di quelle coltivate, e l'industria era maggiormente esercitata in Calabria e negli Abruzzi (2).

Il *tabacco* era coltivato in molte contrade d'Italia, tanto del mezzodì, quanto del settentrione, in proporzione crescente, tanto che la produzione, da circa 5 milioni di kg. nel primo quinquennio, crebbe a 6 nel secondo. Il monopolio, lungi dal danneggiare, aveva favorito la coltivazione nel beneventano e nel leccese ed il Minghetti si augurava che lo stesso risultato si sarebbe conseguito in Sicilia, dopo l'estensione del monopolio, migliorando le condizioni di quella coltura, limitata allora a 230 ettari e tutt'altro che prospera (3).

A completare il quadro della coltivazione di piante industriali occorre far cenno della *floricoltura* che, sotto forma di industria, faceva i suoi primi tentativi nel 1874, per svilupparsi poi nei decenni seguenti (4), e della coltivazione delle *barbabietole*, che era più che mai all'ordine del giorno fra i problemi più importanti del-

(1) *Annuario 1900*, pag. 424. Per altre notizie sulla seta vedasi più avanti il capitolo « industria ».

(2) Cfr. *Italia Agricola*, pagg. 234 e 55.

(3) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VI, pag. 67.

(4) Cfr. PORRI, *Evoluzione*, pag. 45.

l'economia nazionale. Si potrebbero citare numerose iniziative prese tra il 1870 e il 1880 da società private e da consorzi, nell'intento di riuscire, anche da noi, a risolvere l'importante problema. Il Governo da cauto suo promuoveva in ogni modo le iniziative singole o collettive nel campo pratico, facilitava gli studi nel campo teorico e favoriva l'invio all'estero di tecnici, che potessero osservare e far tesoro dell'esperienza altrui: ma i risultati, però, non furono li per li molto incoraggianti (1). Alquanto sviluppata era poi l'*apicoltura* che al 1872 registrava 90 mila alveari a favi fissi, e 14 mila alveari a favi mobili (2).

I dati della statistica forestale non sono purtroppo molto attendibili. Un'accurata rilevazione del nostro patrimonio boschivo fu disposta dal Castagnola nel 1870; i dati così raccolti avrebbero potuto far seguire il movimento forestale, e colle opportune correzioni e modificazioni, avrebbero potuto in processo di tempo avvicinarsi molto al reale, ma quella rilevazione rimase per lungo tempo completamente abbandonata, cosicchè, volendo studiare i problemi dell'economia montana e silvana, mancherebbe la base fondamentale di un sicuro materiale statistico (3). Nel 1870-74 risultavano destinati ai boschi 3656 mila ettari di terreni; aggiungendovi i dati relativi alla Toscana, mancanti nelle statistiche (4) ed i castagneti, si ottiene una superficie alquanto minore di quella indicata dal Maestri per il decennio precedente. Certo una riduzione era avvenuta perchè il dissodamento di terreni sottoposti a vincolo forestale, già notevole prima del 1877 (5), continuò, anzi si accentuò, dopo l'entrata in vigore della legge di cui abbiamo fatto parola, mentre l'opera di rimboschimento era ben lungi dallo svolgersi con il ritmo desiderato da quanti giudicavano indispensabile un miglioramento

(1) Cfr. CONFEDERAZIONE, *Industria*, pag. 367.

(2) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 46.

(3) Il Chierici fa rilevare, con molta fondatezza, che forse si è trascurato di coltivare la statistica forestale diretta, sperando che la formazione degli elenchi di vincolo e di svincolo, ordinata dalla legge del 1877, avrebbe provveduto alla bisogna, poichè i dati ufficiali, che per molto tempo si sono pubblicati, traggono la loro sorgente da detti elementi. Cfr. op. cit., pag. 217.

(4) Nell'antico Granducato di Toscana i boschi non erano soggetti a veruna legge, e non si aveva quindi un corpo speciale per assicurarne la custodia. In base ai dati dell'antico catasto toscano il Del Noce calcolava per il 1842 la superficie dei boschi in 571 mila ettari, riducibile a 500 mila ove si tenga conto del disboscamento effettuato nel periodo posteriore. Cfr. *Annuario 1884*, pag. 107.

(5) Dal 1867 al 1876 furono dissodati 160 mila ettari di terreno. Cfr. *Annuario 1900*, pag. 370.

nel nostro patrimonio forestale. Ma i provvedimenti al riguardo non furono abbastanza solleciti, perchè pur essendosi avuto negli anni successivi un replicato intervento legislativo, il problema forestale rimase a lungo fra i più negletti della nostra economia agraria (1).

9. — Le notizie sul *bestiame* sono in questo decennio molto più precise perchè i censimenti consentirono di accertarne la precisa consistenza. Il 10 gennaio 1876 fu effettuato, ai fini militari, il censimento dei cavalli e dei muli; il 13 febbraio 1881 fu poi effettuato quello generale del bestiame, ordinato dal R. Decreto 6 ottobre 1880, n. 5681. Si poterono così rettificare le inesattezze ed in ogni caso aggiornare i dati ottenuti da una statistica compilata nel 1875. Il bestiame *bovino* nella statistica del 1875 risultò di 3.489 mila capi; col censimento del 1881 esso fu, però, accertato in 4.783 mila capi, cosicchè in pochi anni si sarebbe avuto un aumento di circa 1.300 mila capi, cioè di oltre un terzo, se non vi fosse argomento per du-

	Censimento del 1881	Statistica del 1875
Tori da monta N.	40.1	23.3
Vacche e giovenche »	2.366.5	1.660.4
Buoi e giovenchi »	1.408.2	1.196.7
Vitelli e vitelle »	957.3	560.9
Bufali »	11.1	15.2
Senza specificazione »	—	22.7
Totale bovini N.	4.783.2	3.489.2

(1) La triste condizione del nostro patrimonio forestale, che va giudicata come una delle più grandi sventure d'Italia, non è certo così recente come molti ritengono, e non è attribuibile a colpa, nè della generazione presente, nè di quella che l'ha preceduta. Come fa rilevare il Valenti una grande parte delle selve dell'Appennino furono distrutte in tempi remoti, non dalla scure del montanaro, ma dal fuoco, che esso vi appiccava improvvidamente per acquistare un terreno per pochi anni fecondo. E come osservava il senatore Faina la distruzione di boschi, effettuatasi prima e dopo il 1877, in confronto di quella anteriore al 1860, è poca cosa, come assicurano le persone più pratiche e più competenti del luogo. « Bisogna dunque dire, conclude il Faina, che in altri tempi solo pochi studiosi notavano lo squallore delle pendici denudate e i danni che ne derivavano, mentre oggi, affinato ed esteso il senso del bello e dell'utile, quello spettacolo colpisce tutti e fa l'impressione di una cosa nuova, mentre è solo una cosa vecchia nuovamente osservata ». Cfr. Valenti, *Lincci*, pag. 100.

bitare che la statistica del 1875 era molto lontana dal vero. I dati risultanti dalle due rilevazioni sarebbero (in migliaia di capi) quelli indicati nella precedente tabella (1).

Ora, poichè l'aumento è ugualmente distribuito in tutti i tipi e non vi sono ragioni di ritenere che, in un così breve tempo, si sia verificato un avvenimento tanto eccezionale, dobbiamo credere che l'indagine compiuta nel 1875 sia errata per notevole difetto. In quanto alla distribuzione dei bovini fra le varie regioni i dati raccolti con il censimento servirono a mostrare una situazione migliore di quella sospettata per alcune regioni, specialmente del Mezzogiorno e delle Isole.

Sul finire del primo decennio il nostro bestiame era largamente esportato in Francia. Verso il 1869 pareva che l'esportazione dovesse diminuire, ma verso il 1870 lo stato delle cose prese a cambiare radicalmente. La Francia, cui la guerra e la peste bovina desolavano le stalle, e quindi anche la Germania, visitata dai medesimi mali, ricorsero ai nostri mercati, e ben presto torme sopra torme di bestiame bovino si posero in via per le Alpi. I consoli italiani delle città finitime di Francia segnarono il fatto al Governo, mentre la Società agraria di Lombardia e la Camera di Commercio di Pavia, spaventate dall'estensione che tale esportazione andava prendendo, e timorose che le stalle nostre si sprovvedessero persino del bestiame strettamente necessario al lavoro delle terre, proposero al Ministero di porre un freno alla esportazione, nell'interesse dell'agricoltura e della pubblica alimentazione. Il Governo, però, dichiarò non essere suo intendimento di porsi sopra una via assolutamente contraria al sistema della libertà commerciale, sia perchè le restrizioni della medesima sogliono aggravare le crisi, anzichè scongiurarle, sia perchè era del parere, e aveva la ferma speranza, che l'aumento dei prezzi del bestiame avrebbe incoraggiato i nostri agricoltori ad aumentare e migliorare la produzione animale. Questa risposta del Ministero fu il segnale di una lotta vigorosa, con acri rimproveri da una parte, e congratulazioni ed incoraggiamenti dall'altra. Però ben presto la voce unanime dei comizi dette ragione al Ministero poichè si accertò che, quasi dappertutto, l'allevamento dei bovini fu introdotto od aumentato sopra vasta scala, e fu frenato l'abuso di destinare tutti o buona parte dei vitelli al macello (2).

(1) Cfr. *Atti regime doganale 1903*, cat. XV, bestiame, pag. 34.

(2) *Notizie 1876*, II, pag. 388. Il fatto è anche confermato dall'andamento

Circa gli *ovini* i dati delle due rilevazioni denoterebbero anch'essi un aumento da 7 a 8,6 milioni di capi, in parte puramente apparente per l'errore in difetto dei dati del 1875, ma in tutti e due i gruppi di dati, mentre il Nord prevaleva nella ripartizione dei bovini, l'Italia meridionale aveva una grande prevalenza negli ovini, poichè oltre la metà di essi apparteneva alle mandre del Lazio, delle Marche, delle Puglie, e delle altre regioni meridionali. Il fenomeno si ripeteva nella distribuzione degli animali *caprini*, accertati nel 1881 in poco più di 2 milioni di capi. L'aumento del numero non era, però, accompagnato da corrispondente miglioramento delle qualità, perchè la produzione di lana presentava sempre gli inconvenienti ed i difetti che abbiamo constatato nel primo volume. Il nostro paese, per la produzione delle lane, presentava due grandi divisioni regionali: la prima comprendeva il Piemonte, la Lombardia, il Veneto, l'Emilia e buona parte della Toscana, ed in esse l'allevamento ovino poteva considerarsi come industria accessoria dell'agricoltura propriamente detta; alla seconda appartenevano le Maremme toscane, il Lazio, l'Umbria, le Marche, il Napoletano e le Isole, luoghi nei quali l'allevamento ovino costituiva un'industria quasi indipendente dall'agricoltura, ed aveva fra i suoi fini principali la produzione della lana (1). La nuova forma di pastorizia, avente per iscopo l'allevamento della pecora da macello, rimaneva ancora da attivarsi in Italia, ove il consumo era limitato alle sole carni agnelline, che non potevano giovare per un grande e lucroso commercio. E rimaneva del pari una risorsa affatto inesplorata, per molte provincie italiane, quell'altra industria dell'allevamento degli animali da cortile (2).

Una diminuzione di circa 400 mila capi presentavano i *suini*, ma si trattava di diminuzione apparente, perchè l'ultimo censimento fu eseguito nel febbraio, ossia in una stagione nella quale tutti gli animali ingrassati erano già stati macellati. Il numero degli animali ingrassati, non censiti, dovrebbe essere maggiore di quello che fu rilevato dalla statistica del 1875, essendo all'epoca del censimento aumentato il numero dei riproduttori, maschi e femmine. Perciò, calcolando che il numero dei primi, ingrassati e macellati, fosse stato

dei prezzi della carne di bue, quali risultano per i mercati di Torino, Bergamo e Firenze. In aumento fino al 1873, questi prezzi nelle due prime città si ridussero, dopo, alle cifre di partenza; e solo a Firenze continuarono a tenersi alquanto alti. Cfr. *Annuario 1884*, pag. 508.

(1) Cfr. ELLENA, *Industria*, pag. 77.

(2) Cfr. *Esposizione Vienna*, III, pag. 50.

di circa 900 mila, il numero complessivo della popolazione suina, pochi mesi avanti all'epoca del censimento del 1881, avrebbe dovuto aggirarsi intorno ai due milioni di capi (1). Del resto in Italia è stata sempre accordata una grandissima importanza all'allevamento del bestiame suino, ed anzi talune regioni, come le Marche e l'Umbria, e in parte anche la Toscana, oltre che ritrarre da cotale industria un rilevante beneficio, andavano singolarmente famose per la eccellenza della carne offerta dal bestiame ivi allevato (2).

Il bestiame *cavallino*, in rapporto all'agricoltura propriamente detta ha una assai minore importanza, perchè gli animali di questa specie non si fanno servire in larga misura ai lavori agrari, ed il loro allevamento costituisce una industria tutt'affatto speciale, che ha poca o nessuna relazione coll'esercizio dell'agricoltura. L'allevamento dei cavalli non era in Italia un'industria remuneratrice e pochi, perciò, vi si dedicavano, e non sempre in modo razionale. Negli ultimi tempi, però, si era anche per essa manifestato un notevole risveglio, avendo gli allevatori compreso che, dovendo allevare cavalli, era meglio allevarli bene per trarne maggior lucro (3). Lo stato che, per ragioni militari, aveva interesse al miglioramento della produzione, volle aiutare l'allevamento concedendo (R. D. 19 giugno 1879) dei premi ai cavalli stalloni di proprietà privata.

Con il censimento del 1876 furono accertati 658 mila cavalli, 294 muli e 500 mila asini. Negli ultimi cinque anni il numero dei cavalli sarebbe diminuito lievemente, mentre era sempre insufficiente quello dei muli, riguardo ai quali, sebbene il nostro paese offrisse prodotti pregevolissimi, dovevamo colmare i vuoti ricorrendo all'estero. Sembra invece aumentato il numero degli asini che, nel censimento del 1881, fu accertato in 674 mila.

Dopo il 1870, favorita dall'incremento delle latterie sociali (4) migliorò sensibilmente l'*industria casearia*, e specialmente quella lombarda, rappresentante allora, come attualmente, il vero emporio dei latticini nazionali, prese un maggiore impulso, avviando i primi esperimenti di esportazione all'estero da parte di alcune fra le più antiche case produttrici. Il consumo del *burro* crebbe in modo con-

(1) Cfr. *Atti Regime doganale 1903*, XV, pag. 94.

(2) Cfr. *Italia Agricola*, pag. 231.

(3) Cfr. *Italia Agricola*, pag. 298.

(4) Pochissime latterie sociali esistevano in Val d'Aosta prima del 1860; nel 1869 cominciarono a sorgere quelle dell'alto Novarese, nel 1872 quelle del Bel-lunese, e nel 1879-80 esse pullularono in Valtellina. Cfr. *Esp. Milano*, sez. X, *Rel. BESANA*, pag. 17.

siderevole e la comparsa delle schematrici meccaniche, verso il 1880, determinò la prima grande attività di questa industria, portandone la produzione nazionale a cifre importanti. Intanto nel 1875 sor-geva in Italia la prima fabbrica di *margarina* che limitò la propria attività alla produzione dell'*oleomargarina*, ottenuta dalla fusione di grassi animali scelti.

CAPITOLO II.

La vita industriale.

1. Deficienza di capitale e sviluppo industriale. — 2. L'Esposizione di Milano del 1881. — 3. Industria mineraria e metallurgica. — 4. Siderurgia. — 5. Industrie meccaniche. — 6. Industrie tessili: lino, canapa, juta. — 7. Cotone. — 8. Lana. — 9. Industria serica. — 10. Industrie chimiche. — 11. Industrie diverse.

1. — La vita industriale di questo decennio è illuminata a tratti dalla inchiesta dell'Ellena. Come un proiettore, scrutando l'orizzonte, mette in evidenza i contorni delle cose colpite dal suo fascio di luce, lasciando il resto nell'oscurità, così le indagini dell'Ellena cominciarono a far vedere meglio un campo in cui, fino a quel momento, pochi elementi, e non molto bene, si conoscevano. Ma si era ancora ben lungi dall'essere completamente informati sullo stato delle nostre industrie, perchè il timore che inchieste di questa natura potessero fornire materia di imposizione al fisco, rendeva sterili i tentativi di guardare più a fondo nel vero stato delle cose. Due volte il Maestri aveva tentato di indagare questo campo, ma i suoi sforzi non avevano avuto lieto fine; nè più fortunata fu la Commissione per l'inchiesta industriale che, se potè talvolta scendere fino a dettagli trascurabili, non ebbe modo di fare quel lavoro di sintesi, che pur sarebbe stato desiderabile per conoscere le condizioni da cui si partiva al momento in cui l'unità nazionale era compiuta. Ammaestrato dai precedenti insuccessi, l'Ellena limitò i quesiti a pochi, ponendoli in termini così generali, da escludere qualsiasi sospetto di interventi fiscali (1); ma

(1) Egli chiese, infatti, per ogni fabbrica, soltanto: la forza motrice adoperata, in cavalli, a vapore o idraulica; il numero e il sesso degli operai adulti (cioè di età superiore ai 14 anni); il numero dei fanciulli (al di sotto dei 14 anni) senza distinzione di sesso; l'indicazione delle macchine principali.

la sua indagine, per quanto notevole, tenendo conto dei tempi nei quali fu fatta, è ben lungi dal darci un quadro esatto e completo delle condizioni delle nostre industrie in quel periodo, come dovette riconoscere lo stesso Ellena nella seconda edizione della sua *Statistica di alcune industrie italiane* (1).

Furono le esigenze della politica commerciale quelle che determinarono il potere centrale ad indagare le condizioni di tutte le industrie del Regno, per procedere con criteri sperimentali nella riforma della tariffa daziaria. Così ebbe origine l'inchiesta industriale, decretata dal Castagnola il 28 maggio 1870; e quando più tardi il Governo, in vista della rinnovazione del trattato di commercio con la Francia, credette opportuno, non solo di illustrare lo stato di ciascuna delle nostre industrie, ma di accennare quale fosse, per dir così, la complessione industriale del paese, cercò le notizie relative nei volumi dell'inchiesta, ma si servì, altresì, delle pubblicazioni economiche e statistiche fatte anche da altre autorità e da privati, integrandole con nuove indagini e nuovi studi (2).

Era allora troppo diffuso il sistema di misurare la vita industriale nostra da quella di una manifattura, e la nostra potenza nell'arte da quella di un individuo, e troppo facilmente si cadeva nell'equivoco di credere di essere quello che si desiderava di essere, preparandosi così spesso l'avvilimento di conoscere quello che veramente eravamo. Le inchieste e le indagini sulla vita industriale della nazione non tendevano ad esaminare i problemi generali dell'economia industriale, ma si sminuzzavano in una serie infinita di particolari, spesso senza importanza, e costituivano una specie di canale collettore delle lagnanze generali, che si concretavano, poi, nella richiesta di provvedimenti in aperto contrasto con le richieste di altri. Nell'inchiesta industriale, ad esempio, e lo notò il Cognetti De Martiis, furono molte le doglianze, molte le proposte e i reclami, riguardo all'azione diretta o indiretta dello Stato sulle industrie nazionali. Ci fu qualche difensore coraggioso, ma il regime daziario liberale fu, in genere, assai malmenato; si fecero gravi appunti al sistema tributario, e più a certi metodi vessatori d'inquisizione fiscale e di riscossione delle imposte, e mentre la maggior parte degli'industriali invocava dazi protettori o compensatori, ripromettendosene mirabili effetti, i meglio avvisati raccomandavano si emendasse la tariffa togliendo i casi piuttosto numerosi di protezione a rovescio (3).

(1) Cfr. ELLENA, *Industria*, pag. 3.

(2) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 6.

(3) Cfr. COGNETTI DE MARTIIS, *Industria*, pag. 62.

E' certo che la nostra attrezzatura industriale, pur accennando a migliorare, era però ancora molto modesta, per ragioni generali che avevano un notevole peso assoluto, ed un'importanza relativa maggiore, quando per certi aspetti si faccia il confronto con le condizioni dei paesi esteri.

Inconveniente grave, che colpiva le nostre industrie, era in primo luogo la scarsità dei capitali, in dipendenza del lento sviluppo del risparmio, e l'alto saggio degli interessi dovuto alla ripugnanza dei capitali ad accorrere all'industria, assai forte in quel periodo in cui si preferiva il tenue interesse, dato dagli istituti di risparmio, ai rischi dei più vistosi, ma incerti guadagni degli impieghi industriali. Non solo il capitale era più caro, ma l'industriale italiano, per avviare convenientemente un'impresa, doveva raccogliere maggior copia di fondi, che non occorresse per uguale scopo al fabbricante straniero, essendo egli costretto a costituire con prodotti delle industrie forestiere il capitale fisso della sua fabbrica. I motori e le trasmissioni si domandavano generalmente alla Svizzera ed all'Alsazia; gli assortimenti di filatura si commettevano in Inghilterra; i telai nella Gran Bretagna ed in Germania, e così via via. L'imballaggio solo rappresentava, in media, il 10 per cento del valore delle macchine; aggiungendovi le commissioni, i noli, i dazi e le altre spese, la montatura degli stabilimenti veniva a costare in Italia un 30 per cento e qualche volta il 50 per cento di più che in Inghilterra. Poche delle nostre fabbriche erano fornite degli apparecchi più recenti, in maniera di aumentare e perfezionare la produzione e soprattutto di produrre più economicamente. Non era raro il caso di filature ove non solo mancavano i *selfactings* più perfetti, ma agivano ancora le *mulejennies*; la propagazione dei telai meccanici avveniva lentamente, soprattutto nell'industria serica, che ne aveva vera necessità per sostenere il paragone dei prodotti esteri più comuni; i potenti laminatoi, arnesi indispensabili per la grande industria del ferro, erano quasi ignoti. In quasi tutte le industrie, poi, era di grave danno il difetto della specializzazione del lavoro, difetto che dipendeva dalla loro inianza e dal fatto che, salvo rare eccezioni, anzichè potersi spingere sul mercato straniero, esse duravano grande fatica a sostenere la concorrenza estera nel mercato nazionale, e non riuscivano a provvederne che una parte molto limitata (1).

La mancanza di buone officine meccaniche in vicinanza delle fabbriche le costringeva a mantenere, con spesa non lieve, un'apposita

(1) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pagg. 7, 8.

officina per le riparazioni e gli adattamenti, nè minore aggravio derivava dal caro prezzo del combustibile, dacchè le fabbriche nostre, se vicine al mare, ricevevano il carbon fossile con un aumento di venti scellini per tonnellata, costo del nolo e dello sbarco, e di più ancora se lontane dal mare. In condizioni così onerose, il fabbricante nazionale non poteva provvedere alla rinnovazione del materiale tecnico, sostituendo nuove e più perfette macchine alle antiche, con vantaggio sensibile nelle spese di produzione, perchè era nell'impossibilità di ammortizzare in breve tempo il capitale fisso. Altro inconveniente non lieve nasceva dalle difficoltà di trovare individui adatti a tenere la direzione dei grandi opifici, per i quali bisognava ricorrere all'estero, con grave dispendio e conseguente aumento delle spese generali, dato che i tecnici esteri espatriavano solo con la promessa di elevati stipendi (1). Il dazio consumo, sfrenato nelle sue applicazioni, e che sovente colpiva le materie prime e gli strumenti del lavoro, creava alle industrie difficoltà talora insuperabili, mentre più d'ogni altra imposta riusciva di danno all'incremento economico del paese il corso forzoso, perchè, malgrado il parere di quei fabbricanti, i quali credevano che il corso forzoso fosse favorevole alle industrie nazionali, era inevitabile che un sistema di circolazione, che seminava la sfiducia e l'incertezza in tutte le transazioni, che rendeva sommamente aleatori, e quindi difficili, gli impieghi di capitale, soprattutto a lunga scadenza, non potesse corrispondere alla prosperità dell'industria a cui occorrono, prima d'ogni altra cosa, fiducia e stabilità (2).

Se queste cagioni d'inferiorità fossero state di carattere permanente, gli italiani avrebbero dovuto rinunciare alla speranza di poter competere con gli stranieri nel campo industriale, ma, a parte il fatto che fin d'allora in qualche industria, come nella filatura della seta, gl'italiani dimostravano di avere attitudini a far bene, occorre notare, con il Depretis, che le addotte cause di inferiorità erano tutte di carattere temporaneo (3).

La riduzione dei noli, già in atto, avrebbe presto attenuato il peso del maggior costo del combustibile. L'aumento del risparmio avrebbe dovuto, prima o poi, portare alla riduzione degl'interessi dei capitali; l'incremento delle industrie, promuovendo una maggior domanda di macchine, ne avrebbe incoraggiata la produzione in paese ed avrebbe consentito di educare meglio al lavoro le nostre popolazioni.

(1) Cfr. COGNETTI DE MARTIIS, *Industria*, pag. 67.

(2) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 10.

(3) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 11.

Si sperava inoltre che le migliorate condizioni finanziarie dello Stato avrebbero consentito la mitigazione delle tasse più perniciose, mentre, imprimendo maggiore efficacia alle scuole tecniche, si contava di avere presto dei buoni direttori e capi officina. Tutti questi elementi messi assieme avrebbero portato, presto o tardi, ad un miglioramento e ad un progresso delle nostre industrie; e che questa speranza non fosse infondata lo prova lo svolgimento dei fatti, quale si manifestava già agli occhi di un osservatore spassionato, che, liberandosi dalla smania di vedere solo quello che si faceva presso gli altri, conservasse tanta serenità, quanta ne occorreva per non misconoscere i progressi compiuti. Gli ostacoli allo sviluppo delle industrie in Italia, infatti, non agivano fino al punto di impedirne la lenta evoluzione verso forme più razionali, più grandi, più moderne: l'esempio di pochi audaci spingeva i vicini; mentre il desiderio di autonomia e indipendenza negli elementi direttivi, talvolta anche dell'artigianato, gettava le fondamenta di un edificio destinato a crescere, a poco a poco, ben alto, anche se non sempre sano e vitale.

2. — Già all'inizio del decennio un indizio del risveglio del paese si aveva nel rifiorire delle società anonime di carattere industriale. Fin dal 1871 il Sella notava che l'industria tendeva ad esercitarsi per mezzo di poderose società e, considerando gli uomini che avevano iniziato questo interessante e peculiare movimento, egli credeva di poterne attendere un certo progresso, pur temendo la possibilità che la Borsa entrasse nella industria o l'industria si andasse a fare un pochino alla Borsa (1). Il troppo rapido sviluppo delle anonime di quel periodo non ebbe sempre effetti benefici e duraturi, ma indipendentemente dalle vicende borsistiche, varie iniziative tendevano a richiamare l'attenzione del paese sulla vita industriale, e fra esse meritano di essere ricordate le esposizioni. Quella di Napoli del 1871 fu limitata alla mostra degli oggetti relativi alle arti marittime; quella di Milano dello stesso anno, in coerenza ad un principio generale, che mirava alla istituzione di mostre periodiche parziali, venne limitata a pochi prodotti, e per quanto posta in atto con iscarsissimi mezzi, dette tuttavia ottimi risultati, poichè mise in evidenza talune industrie, la cui importanza era prima di allora ignorata da moltissimi, e che presero in seguito un grande sviluppo, come l'oreficeria, la carrozzeria, la fabbrica di bottoni, la confezione di biancheria, ecc. (2). Vennero poi le partecipazioni italiane alle Esposizioni di Vienna del

(1) Cfr. SELLA, *Discorsi III*, pag. 391.

(2) Cfr. *Espos. Milano, Rel. Generale*, pagg. XXII, e 5.

1873 e di Parigi del 1878, che ebbero un carattere molto più serio di quello avuto a Londra nel 1862 e a Parigi nel 1867, e che consentirono di far vedere che un poco si era camminato anche da noi. Ma quella che dette la più larga messe di materiale fu l'Esposizione di Milano del 1881, che costituì la vera rassegna delle forze economiche nazionali a venti anni di distanza dalla unificazione, e ad un decennio dall'entrata in Roma.

Varie ragioni consigliarono allora di affrontare una pubblica mostra, e specialmente il fatto che l'Italia conosceva ancora male sè stessa. Il moto di unificazione, che aveva stretto assieme le varie sue parti nell'ordine politico, non aveva agito con altrettanta efficacia nel campo economico, perchè gl'interessi sono più lenti a muoversi che non le idee. Immensamente varia come essa era, ciò costituiva la forza dell'Italia, ma generava anche un pericolo, per le tendenze disformi delle singole parti. Bisognava creare il senso della solidarietà negli interessi economici, sia delle varie parti fra di loro, sia di tutte assieme di fronte all'estero, e creare altresì l'interesse italiano, che più che sostituire, doveva riassumere ed assicurare gl'interessi regionali. Si notava allora che alle difficoltà nella produzione, che si riscontravano dappertutto, inerenti al modo di funzionare del capitale e del lavoro, altre se ne aggiungevano da noi affatto speciali. Si constataba che una specie di sfiducia e di accasciamento si era infiltrata nel mondo industriale, prodotta da tentativi falliti, dall'incertezza nei rapporti commerciali fra le nazioni, dalla instabilità del regime doganale, e anche dall'inferire dell'imposta, che non sempre si era mantenuta nelle dovute proporzioni colla ricchezza pubblica, e di cui gli eccessi reagivano sulla produzione, aumentandone il costo, e aggiungendo un nuovo rischio ai tanti da cui l'industriale era già circondato. A questo si aggiungevano gli effetti della circolazione cartacea che alteravano perpetuamente e rincaravano i prezzi delle cose, gettavano un nuovo elemento di alea in ogni transazione, che ci staccavano dagli altri paesi, ponendo in giro dei valori fittizi, che cessavano di aver corso alla frontiera, e creavano una tale perturbazione nei fenomeni concernenti gli scambi, che un danno pubblico ossia l'aumento dell'aggio, si trasformava sovente in un vantaggio per l'industriale, su cui esso era costretto a contare. Si rilevava che l'industria italiana, nata in una specie di isolamento relativo, aveva a sua difesa, più che le tariffe daziarie, la distanza e le Alpi, e quindi ad ogni breccia che si apriva nella catena montuosa che ci circonda, un'onda di vita europea si rovesciava sull'Italia, trascinandola nel vortice del moto continentale. Molti nostri importanti prodotti, specialmente agricoli,

erano allora minacciati; e la seta, la principale, allora, delle nostre industrie, e che da sè sola dava quasi un quarto del commercio speciale italiano, versava da lungo tempo in una gravissima crisi, che minacciava di diventare permanente.

Un avvenimento della più grande importanza si sarebbe poi compiuto nell'anno 1882, atto ad influire potentemente sull'ulteriore movimento delle industrie e del commercio italiano, e cioè l'apertura del passo del S. Gottardo, destinato a cambiare assai sensibilmente la posizione dell'Italia rispettivamente ai suoi vicini d'oltr'Alpi, per cui pareva saggio intendimento il non lasciarsene cogliere impreparati, poichè da esso, come dal riordinamento ferroviario del Regno, dipendeva in gran parte l'avvenire commerciale dell'Italia. Altri problemi speciali sorgevano dal fatto che da noi, a fianco della grande industria nascente, vi era la piccola industria casalinga e disseminata, che aveva vita e tradizioni tenacissime, che bene corrispondeva all'indole artistica e indipendente del nostro popolo, che così opportunamente si collegava colle industrie agricole e che poteva permettere agli operai di divenire industriali (1).

Tutto ciò giustificava l'iniziativa milanese di una grande esposizione nazionale, ed i risultati ne dettero una splendida conferma perchè, se da un lato l'Esposizione mise in evidenza le lacune ancora notevoli della nostra organizzazione industriale, dall'altro si poté accertare che le industrie italiane, specialmente nell'ultimo dodicennio, avevano segnato un incontestabile e notevole progresso, perchè tutte avevano aumentato la loro potenza, e alcune l'avevano raddoppiata. Le gallerie delle industrie meccaniche furono, poi, una vera rivoluzione, poichè dimostrarono un progresso così evidente e straordinario nella fabbricazione di molte macchine, che certo non era aspettato, ed il successo di questa parte dell'Esposizione, veramente notevole, fu confermato dall'importanza degli acquisti, che vi si fecero, specie se messi a confronto con quelli corrispondenti dell'Esposizione di Firenze del 1861 (2). La fabbricazione dei tessuti di seta e le industrie chimiche si presentarono pure di gran lunga migliorate, come progressi notevoli si registrarono nella ceramica, nell'arte vetraria e nella fab-

(1) Cfr. *Espos. Milano, Rel. Generale*, pag. 5 e allegato III pagg. XX, XXI-CVII e CIX.

(2) A Firenze l'industria meccanica fu rappresentata da 182 espositori e occupava mq. 1150 circa; a Milano gli espositori furono 534, con un'area coperta di circa 16 mila m², e scoperta di circa 1000, cosicchè la superficie complessiva fu quattordici volte quella dell'Esposizione di Firenze ed il numero di espositori triplo. Cf. *Espos. Milano, Relaz. Generale*. pag. 73.

bricazione di mobili artistici. Per molti aspetti della nostra vita industriale non fu, però, possibile documentare il cammino compiuto perchè, anche in quell'occasione, si dovette lamentare la mancanza di dati statistici sulla importanza e consistenza delle diverse industrie, che furono richiesti dal Comitato dell'Esposizione, e sarebbero stati indispensabili per completarne lo studio, ma che non si poterono avere, per lo più, per una tal quale non irragionevole gelosia e ripugnanza a render nota le condizioni di una ditta industriale, in rapporto colle altre analoghe, e di fronte alle pretese del fisco, che pur troppo in Italia era il nemico naturale di un più rapido e fortunato sviluppo industriale (1).

Ma a colmare le lacune delle statistiche industriali, per documentare il progresso compiuto, noi possiamo chiamare altri elementi e prima di tutto i dati, sia pure imperfetti, risultanti dai censimenti della popolazione. Al 1871 risultavano dediti alle produzioni industriali 3325 mila persone su 26.8 milioni di abitanti, cioè il 12.40 %.- Al 1881 su 28.5 milioni di abitanti ne risultarono dediti alle industrie 4.374 mila, cioè oltre il 15 %, e di essi 723 mila industriali, padroni o direttori, gli altri 3651 mila salariati e dipendenti. La prevalenza femminile, esistente agli inizi del Regno, era scomparsa ed i due sessi figuravano già con cifre quasi eguali nella composizione del totale (2).

(1) Cfr. *Espos. Milano, Relaz. Generale*, pag. 164.

(2) Nella classificazione delle industrie del censimento del 1881, si cercò di tenere distinti, per ciascuna professione, coloro che la esercitavano in qualità di padroni dai semplici operai o salariati. Non fu però possibile di determinare il numero degli operai nello stretto senso della parola, cioè di quelli che vivono del salario percepito in compenso della mano d'opera prestata in lavori industriali eseguiti per conto d'altri, perchè, accanto alla grande industria nelle fabbriche, aveva da noi una grande importanza la piccola industria, esercitata a domicilio, sia continuamente, sia per parte dell'anno, soprattutto da donne, che attendevano contemporaneamente ed altra occupazione. Vi era un grande numero di filatrici, di tessitrici, di cucitrici, ecc., che lavoravano, ora per conto proprio, ora per conto altrui, ed erano in pari tempo massaie di casa. Inoltre molti individui, che lavoravano in qualità di operaio per una parte della giornata, assumevano anche lavori per conto proprio, trattando direttamente col consumatore. Si dovette, quindi, classificare la popolazione industriale in due soli gruppi, in uno dei quali furono compresi i padroni o direttori di opifici, i membri della famiglia occupati nella stessa professione del capo di famiglia, senza mercede fissa, e gli artigiani che lavoravano per conto proprio con o senza salariati; e nell'altro i salariati occupati a lavoro fisso, nelle industrie, nelle arti e nei mestieri, e le persone che prendevano lavoro a fattura, a domicilio, sia continuamente, sia per parte dell'anno. Perciò il numero dei padroni, dato dal censimento, è certo superiore al numero degli esercizi industriali.

Qualunque possa essere l'errore di cui sono viziati i dati relativi alla composizione degli abitanti per professione, è fuor di dubbio che le industrie assorbivano al 1881 una parte sempre crescente della popolazione e prendevano un'importanza maggiore nella nostra economia.

Più particolareggiate, per quanto incomplete, sono le notizie raccolte dall'Ellena con l'indagine di cui abbiamo già fatto cenno, e da cui risulta che nel 1876 erano occupati 382 mila operai. Tenendo, però, conto che le sue ricerche non comprendono nè le vetrerie, nè le ceramiche, nè l'industria mineraria in senso largo, e che egli non poté abbracciare tutte le organizzazioni industriali del paese, si può calcolare la popolazione operaia in senso stretto fra 480 e 500 mila persone. In questi dati hanno un posto prevalente le industrie tessili in genere e quelle della seta in ispecie: esse assorbivano ben 300 dei 382 mila operai accertati, di cui solo 70 mila risultavano occupati in altre forme di attività industriale. Ciò prova che fino al 1876, lo sviluppo delle industrie era stato unilaterale e volto principalmente a quei rami che, per tradizione, o per particolari condizioni d'ambiente, meglio potevano affermarsi nella nostra economia.

La distribuzione per regioni mostrava già una prevalenza delle industrie settentrionali, perchè poco meno della metà degli operai censiti dall'Ellena appartenevano alla Lombardia, un quarto al Piemonte, il resto alle altre regioni, con una lieve accentuazione per il Veneto, la Campania e la Toscana. Esaminando, invece, i dati relativi alla forza motrice, che comprendono anche le cifre delle industrie non contemplate nell'indagine sulla maestranza, la distribuzione regionale risulta alquanto diversa. Le 4459 caldaie a vapore esistenti erano capaci di sviluppare 54 mila cavalli di forza, dei quali 33 mila appartenevano alle cinque regioni dell'Italia settentrionale; il resto era distribuito nella penisola con una forte percentuale a favore della Sardegna (che occupava il terzo posto nel Regno) per l'attività dell'industria mineraria (1).

Adottando i criteri sopraccennati, si ebbero i dati seguenti (in migliaia): industriali, padroni o direttori 723 mila, dei quali 541 mila maschi; salariati e dipendenti 3651 mila, dei quali 1831 mila maschi. Dai 9 a 15 anni, nel secondo gruppo, furono censiti 313 mila operai, dei quali 152 mila maschi. Cfr. *Annuario* 1884, pag. 25.

(1) L'Ellena non era in grado di dire se la cifra dei cavalli di forza motrice si riferisse ai cavalli effettivi misurati al dinamometro o ai cavalli nominali, e sospettava che qualche volta i dati a lui comunicati non dicessero bene nè l'una cosa, nè l'altra. Cfr. ELLENA, *Industria*, pag. 36. Elemento integratore dei dati precedenti, limitatamente però alle sole industrie da lui censite, è poi la cifra

È comunque certo che, all'infuori di qualche eccezione, è proprio in questo periodo che si deve cercare l'origine della grande industria italiana, e specialmente di quelle di Lombardia, Piemonte e Liguria, ed ove non vi fossero altre prove basterebbe fermarsi a considerare uno dei problemi, e non certo il meno interessante, che sorgeva dall'intensificata attività industriale, quello cioè dei rapporti fra capitale e lavoro, che, appena manifestatosi nel decennio precedente, tendeva a prendere una maggiore importanza, come abbiamo avuto occasione di vedere nel capitolo introduttivo.

3. — *Industria mineraria e metallurgica.* Questo ramo dell'attività industriale non presenta nel decennio aspetti degni di particolare rilievo. La legislazione restò immutata, e solo si ebbero dei tentativi di una più razionale utilizzazione delle risorse del sottosuolo con la presentazione di progetti di legge, che non poterono giungere alla discussione (1). Soltanto con R. Decreto del 3 ottobre 1875, n. 2717, fu approvato il regolamento per l'esecuzione della legge mineraria del 1826 nelle provincie napoletane e siciliane, che però non si applicava alle miniere di zolfo, di gesso ed alle cave. Si cercò, poi, di sponare l'iniziativa di nuove ricerche mediante la formazione e pubblicazione della *carta geologica* d'Italia, disposta con R. Decreto 15 giugno 1873, n. 1421.

Verso la fine del decennio la produzione tratta dalle nostre ricchezze minerarie naturali, rappresentava in complesso un valore annuo di circa 63 milioni di lire, ma era suscettibile di un maggiore sviluppo, se i progressi negli altri rami di industria fossero stati in rap-

relativa alla forza idraulica usata nel Regno e calcolata in 39,4 mila cavalli. In questo campo il Piemonte primeggiava con 13.7 mila, seguito dalla Lombardia (10,2), dal Veneto (5.4) e dalla Campania, sicchè si può dire che le industrie censite si distribuivano in base a leggi corrispondenti a quelle della nostra idrografia.

Secondo notizie ufficiali, la totalità dei motori meccanici esistenti in Italia al 1880 comprendeva circa 2500 macchine a vapore con 41.000 H. P. oltre a più di 100.000 H. P. in motori idraulici. Cfr. *Not. Stat. ind. min.*, pag. 140.

(1) Nel 1871 il ministro Castagnola ripresentò il progetto Broglio, di cui abbiamo parlato nel 1° volume, modificato, ma neanche questa volta esso potè essere discusso. Lo stesso accadde del progetto Finali presentato nel 1875, il quale oltre alle servitù di passaggio ed all'obbligo dei consorzi minerari, comprendeva alcuni provvedimenti per la tutela dei lavoratori nelle miniere. Finalmente nel 1877 l'on. Nobili presentò alla Camera un progetto per l'estensione a tutto il Regno del principio vigente nelle provincie toscane, con alcuni provvedimenti relativi alle servitù di passaggio e di scolo, ma neanche questo potè giungere alla discussione. Cfr. *Rivista del servizio minerario nel 1883*, in *Annali di Agricoltura*, 1884, pag. XX.

porto ai bisogni del paese ed ai similari dell'estero. Si continuavano a stimare « imponenti » le ricchezze minerarie esistenti, e si lamentava che ad esse non corrispondessero i procedimenti seguiti per la loro coltivazione e utilizzazione. Eccezion fatta di ben pochi casi, le nostre miniere e cave erano, infatti, condotte ancora in modo poco lodevole, talora barbaro, con mezzi quasi sempre insufficienti, con materiale inadeguato, quasi sempre senza criterio scientifico, e con poca o nessuna direzione tecnica, deficienze attribuite in genere al difetto di scuole speciali minerarie per il personale superiore, mentre ancora troppo recente era l'introduzione di quelle per il personale inferiore, alla mancanza di spirito d'associazione, alla poca tendenza alle industrie minerarie, quasi generale nel nostro paese, e all'esiguità dei capitali in esse investiti (1). Tuttavia si poteva constatare che, in genere, nelle coltivazioni minerarie, dall'epoca dell'Esposizione di Firenze, si era fatto qualche progresso. Si erano introdotti razionali sistemi di coltivazione; si era ricorso, nelle miniere più importanti, ad apparecchi per l'estrazione, il trasporto e l'esaurimento del minerale, e si erano stabiliti degl'impianti di preparazione meccanica dei minerali, di cui alcuni veramente imponenti. Le più notevoli miglirie si notavano, però, nelle miniere metalliche; nelle solfare il progresso si faceva strada molto più lentamente, e solo in Romagna se ne segnalava uno notevole nei più razionali sistemi di coltivazione e nei più perfezionati processi di trattamento (2).

Il numero degli operai da 36 mila nel 1870-71, passava a 42 mila nel quinquennio successivo, mentre il valore della produzione mineraria, da 42 milioni al 1871, si spingeva, attraverso oscillazioni, fino a 64 milioni al 1880. A 25 milioni calcolavasi, poi, il valore medio annuo del prodotto delle cave.

Al di fuori del minerale di ferro, di cui parleremo più avanti, lo zolfo era sempre alla testa per quantità e valore, e la sua produzione ed esportazione, per i due quinquenni 1871-75 e 1876-80, è indicata dai dati seguenti:

	Miniere attive	Tonn. (000) di zolfo greggio	Valore in milioni	Opera occupati (000)	Esportaz. tonn. (000)	% pro- duzione
1871-75.	281	234	30.6	20.0	190	81.2
1876-80 } cifre assolute . .	292	315	32.6	22.6	230	73.0
1876-80 } Aumento % rispet- to al 1866-70. . .	—7,5	57,0	30.4	30.0	29.2	—

(1) Cfr. *Espos. Milano, Relaz. Generale*, allegati, pag. CCLXVI.

(2) Cfr. *Espos. Milano, Conferenze*, V. ZOPPETTI, *Le industrie estrattive*, pagg. 7, 8.

Il progresso quantitativo, che si era manifestato alla fine del decennio precedente, si accentuò dunque notevolmente, stimolato, come era, dalla facilità con cui il mercato assorbiva la crescente produzione, sia per i più larghi impieghi di zolfo all'interno, sia per l'incremento di esportazione. I prezzi, a causa della concorrenza sempre più felice delle piriti, tendevano, però, a flettersi in maniera sensibile perchè, dopo aver superato le 140 lire a quintale nel 1874, cominciarono a regredire fino a cadere al di sotto di 100 dopo il 1878. Questa caduta creava preoccupanti condizioni per l'avvenire dell'industria, ma non era purtroppo sufficiente a stimolare un miglioramento nella tecnica della estrazione, che continuava a servirsi di sistemi antiquati, con lo spietato sfruttamento del lavoro dei fanciulli, di cui abbiamo già parlato e per il quale l'on. Sonnino invocava provvedimenti di speciale tutela (1).

In quanto agli altri minerali tendeva all'aumento la quantità di *manganese*, con un massimo di 6475 tonn. nel 1880, diminuivano quelli di *rame* da 27 a 21 mila nel 1879, con uno sbalzo eccezionale a 30 mila tonn. nel 1880; aumentava l'estrazione dei minerali di *argento* della Sardegna che, alla fine del decennio, raggiungeva le 1800 tonn. per un valore di oltre 2 milioni di lire; erano sempre modestissimi i minerali d'*oro*, che solo nel 1880 superarono di poco il mezzo milione di lire; quelli di *antimonio*, e quelli di *nichelio*, che scomparvero addirittura nel 1878, mentre aumentava sensibilmente, specialmente a partire dal 1875, la produzione del *mercurio* metallo di cui facevamo una larga esportazione.

Affatto nuova e con notevole sviluppo si era rivelata un'industria specialissima, quella della lavorazione dell'*amianto*, di cui negli ultimi anni si erano scoperti giacimenti importanti in Lombardia e Piemonte. Si calcolava che la produzione degli amianti greggi italiani superasse le 500 tonnellate, per un ammontare di oltre 500.000 lire (2).

(1) Il Sonnino riteneva che, con opportune modificazioni ai metodi di estrazione, basate sulla disposizione dei giacimenti di zolfo, una legge che avesse determinato il minimum dell'età a cui fosse lecito impiegare i fanciulli nelle solfate, e regolato le ore di lavoro, in modo da costringere gl'industriali a introdurre per i ragazzi il sistema inglese del lavoro alternativo, non avrebbe prodotto gravi sconcerti nell'industria siciliana. E, se pure per effetto di essa, si fosse rallentata alquanto la produzione, o arrestato il movimento ascendente, non ne sarebbe perciò venuto un gran male, visto che la quantità dello zolfo scavabile era una quantità fissa, e che minacciava di non durare più in là di altri 70 o 80 anni. Cfr. SONNINO, *Sicilia*, pag. 355.

(2) Cfr. *Esposiz. Milano, Conferenze*, V. ZOPPETTI, *op. cit.*, pag. 9.

Conservavano invece l'antica importanza i minerali di *zinco*, estratti in ragione di 73 mila tonn. all'anno, per un valore medio di oltre 4 milioni, e quelli di *piombo* la cui estrazione era in aumento fino a raggiungere, nell'ultimo triennio, le 39 mila tonn. per un valore di 9 milioni di lire (1). Aumentava pure l'estrazione dei *combustibili fossili*, passata nel decennio da 80 a 131 mila tonn., e quella, assolutamente trascurabile, del *petrolio*. Contro una produzione costante di *salgemma* e *sale di sorgente*, si aveva invece una notevole espansione nella produzione di *sale marino*, cosicchè la quantità complessiva disponibile di sale passava da 250 mila tonn. ad oltre 330 mila.

Nella estrazione e lavorazione delle *pietre* prevaleva sempre, e prendeva maggiori proporzioni, l'industria dei *marmi*, nel trasporto dei quali nel 1876 si ebbe un'importante innovazione con l'inaugurazione del primo tronco di ferrovia, a scartamento ordinario, che in quel di Massa collegò alcuni gruppi di cave con la marina e con la ferrovia litoranea (2). Verso la fine del decennio a Carrara si contavano 450 cave con oltre 5200 operai; a Massa 60 cave con 800 operai, e nella Versilia, di cui è centro Serravezza, 200 cave e più di 2100 operai; in tutto, adunque, 610 cave coltivate e più di 8100 persone, tra cavatori, scarpellini, manovali, segatori, frullonai, ornattisti, modellatori, scultori, che attendevano ad un'industria assai lucrosa, del rendimento annuo di quasi 9 milioni di lire (3).

Maggiore importanza tendeva a prendere l'industria dei *laterizi* e quella delle *calci* e dei *cementi*, nella quale, nel breve periodo di un dodicennio, si compì una vera rivoluzione. All'inizio del decennio essa era ancora esercitata assai umilmente in numerose fornaci, per lo più intermittenti, sparse in tutte le regioni, e che occupavano in complesso circa 40 mila operai, consumando oltre 100 mila tonnellate di combustibili fossili fra carbone minuto, lignite e torbe, non che 800 mila tonnellate di legna grossa e fastelli, e cioè una quantità di combustibile vegetale pari alla produzione annuale di quasi 400 mila ettari di ordinario terreno boschivo. L'introduzione sempre più estesa delle grandi fornaci Hoffmann, per la cottura tanto dei laterizi, quanto

(1) Il minerale estratto dalle miniere del Bottino (Firenze) era molto ricco in argento. Cfr. *Not. Stat. Ind. Min.*, pag. 284. Con legge 2 maggio 1880, n. 5425, fu autorizzata la vendita delle miniere di Montepouli, per 1115 mila lire, alla omonima *Soc. Anon. per la coltivazione delle miniere*, che le aveva in affitto dal 6 giugno 1850.

(2) Cfr. CONFEDERAZIONE, *Industria*, pag. 67.

(3) Cfr. *Espos. Milano, Conferenze*, A. SACCHI, *Le industrie edilizie*, pag. 126.

delle calci e i cementi, ebbe l'effetto di ridurre di molto il consumo di combustibile (1).

Le prime fabbriche di prodotti refrattari sorsero in Liguria solo verso il 1880, e la ragione del ritardo va senza dubbio attribuita alla deficienza di materia prima e del carbone. Più antica è l'origine e maggiore fu il progresso in materia di *cementi*. I primi esperimenti per la cottura del calcare da cemento furono fatti intorno al 1876, nel Monferrato, dove si trovano i principali giacimenti di materiale cementizio. Negli anni seguenti, dopo vari tentativi, sorsero a Casale Monferrato le prime fabbriche di cemento *Portland*, e ben presto, incoraggiate dal crescente consumo, altre fabbriche sorsero nel Bergamasco (2). In pochissimi anni di vita l'industria raggiunse un così notevole sviluppo da fare diminuire di molto l'importazione, e da autorizzare la speranza che il progressivo aumento di produzione, non solamente sarebbe bastato per tutti i bisogni del consumo interno, ma avrebbe altresì consentito di sostenere nell'esportazione per certe provincie la concorrenza delle produzioni estere (3). Fino al 1880, però, i prodotti di tale industria, del valore annuo di circa cinque milioni, erano consumati totalmente nell'interno e in massima parte nell'alta Italia, e nell'Italia centrale, non essendo ancora vinta la concorrenza che in certe provincie, causa speciali condizioni favorevoli, vi esercitavano i prodotti esteri e principalmente i francesi.

Riassumendo il fin qui detto a proposito delle industrie minerarie, dal lato della produzione, della condotta dei lavori e della coltivazione, delle comunicazioni e simili, mentre erano incontestabili e notevoli i progressi, verso la fine del decennio l'industria attraversava un periodo di crisi, dovuta al continuo ribasso dei metalli e alla concorrenza che le miniere dei paesi d'oltre mare facevano a quelle europee (4),

(1) Cfr. *Esposiz. Vienna*, C. FINOCCHIETTI, relaz. VIII gruppo, pag. 73.

(2) Cfr. CONFEDERAZIONE, *Industria*, pagg. 670 e 209.

(3) Attraverso concentramenti industriali sorse la *Soc. Ital. dei cementi e delle calci*, con un capitale di due milioni e mezzo di lire, che fabbricava cementi artificiali, tipo *portland*, possedeva molte cave, 50 fornaci a esercizio continuo, impiegando una forza motrice di 600 H.P., e dando lavoro ad oltre 1000 operai, con una produzione che nel 1872 ascendeva a ben 229.000 quintali e nel 1880 era già raddoppiata, con 462.000 qli. Questo esempio sarebbe sufficiente a dare un'idea dell'importanza di tale industria, nata negli ultimi anni, ma a darvi maggiore rilievo si deve ricordare che non si trattava di un fatto isolato, e che esistevano molte altre imprese di discreta importanza. Cfr. *Esposizione Milano, Conferenze*, A. SACCHI, *op. cit.*, pag. 131.

(4) Cfr. *Esposiz. Milano, Relaz.* ORESTE LATTES, classe *cave e cementi*, pagg. 117 e 159.

Passando alla *metallurgia* osserveremo che, fatta eccezione pel *piombo*, non eravamo ancora al punto di estrarre dalle nostre fonderie quanto ci abbisognava in metallo, poichè la mancanza di combustibile adatto non ci permetteva d'intraprendere la trasformazione dei minerali richiedenti larga quantità di carbone. Di ben poco momento erano le nostre officine di fusione dei minerali di *rame*, rappresentate da quelle demaniali di Agordo nel Bellunese, di Valpellina nel Piemonte, della Briglia e dell'Accesa in Toscana, con una produzione di non oltre le 500 tonnellate, di fronte ad un consumo quattro volte maggiore. Più numerose, ma pur sempre esigue, erano le officine di lavorazione del *rame* e delle sue leghe, come *ottone* e *bronzo*. Il Piemonte, il Veneto e la Toscana possedevano buone fonderie, ma esse non bastavano per ciò che riguarda il rame, l'ottone ed il bronzo in pani e rottami. Molto sviluppata in tutte le parti d'Italia, segnatamente in Lombardia e nel Napoletano, era la lavorazione del rame al maglio. Verso la fine del decennio, il valore dei prodotti della lavorazione del rame e delle sue leghe raggiungeva circa i tre milioni di lire (1).

L'Italia non possedeva miniere nè stabilimenti che trattassero il minerale di *stagno*; vi mancava sempre la fabbricazione della *latta*, e in quanto al minerale di *zinco*, a causa del consumo ingente di combustibile richiesto dal suo trattamento metallurgico, esso non era fuso in Italia, ed era solo sottoposto alla calcinazione per ridurre il peso della materia da trasportarsi e per accrescerne il tenore di zinco, giacchè le calamine, che avessero meno del 30 % in zinco, erano ritenute di nessun valore industriale. Nella metallurgia del *piombo* eravamo pure in condizioni poco floride, con solo quattro officine di fusione, di cui due in Sardegna per il trattamento dei minerali poveri, che non si esportavano, e delle scorte antiche, e due sul continente (quella del Bottino e di Pertusola), per il trattamento dei minerali nazionali. Per l'affinazione vi erano diverse officine nel genovesato, specialmente per la disargentazione dei piombi d'opera (2).

4. — *Siderurgia*. Le vicende di quest'industria nel 1871-1880 sono alquanto complicate per l'alternarsi di fasi di rapido sviluppo e di successiva decadenza, visibili nei dati della Tavola I, osservando la quale il primo fenomeno che colpisce è il notevole in-

(1) Cfr. *Esposiz. Milano, Relaz. Generale*, allegati, pagg. CCLXVII; *Rel. LATTES*, pag. 87; *DEPRETIS, Francia*, pagg. 148 e 149.

(2) Cfr. *Esposiz. Milano, Relaz. Generale*, id. id. e *Rel. LATTES*, pag. 73.

cremento della quantità di minerale estratto dalle varie miniere, e specialmente da quelle elbane, a partire dal 1872. Questo incremento è dovuto all'aumento della produzione nazionale di ghisa, e ad un parallelo aumento della esportazione di minerale dovuto ad un contratto stipulato fra la Regia cointeressata ed una compagnia francese, per l'esportazione di almeno 100 mila tonn. di minerale della miniera di Rio, per la durata di otto anni, cosa che fece muovere aspre doglianze ai nostri protezionisti, i quali desideravano che si vietasse l'esportazione del minerale dal Regno (1). Sorte diversa, però, non aveva il minerale di *ferro manganesifero*, cominciato ad estrarre nel 1874 da Monte Argentario, ed anch'esso in gran parte esportato.

Le forze che tendevano ad una intensificazione della nostra attività siderurgica erano, intanto, divenute più potenti, e se ne ebbe una prova nella caduta della convenzione, che, per lo sfruttamento delle miniere di Terranera e Calamita, era stata stipulata con il conte Bastogi nel 1872. Parve alla Camera che questa convenzione non soddisfacesse abbastanza sicuramente al desiderio, generalmente manifestato nel paese, che si dovesse tirar partito delle miniere elbane in guisa da dare notevole impulso all'industria siderurgica nazionale, desiderio che aveva origine anche dalla peculiare importanza, che a tale industria si annetteva per il caso di guerra (2). Abbandonato il progetto, fu dal Sella presentata una convenzione con il senatore Brioschi, che fu approvata con legge 3 giugno 1874, n. 2083, e in base alla quale al Brioschi furono cedute l'accollo e la escavazione delle predette miniere sotto certe condizioni dal cui rispetto gran giovamento si attendeva per la nostra siderurgia.

Ad aggrovigliare la matassa relativa alla nostra industria sopravvennero alcune circostanze di carattere straordinario. Cominciarono nel 1870 la guerra e il risveglio industriale, a fare aumentare i prezzi dei metalli e dei combustibili, ciò che rese proficua la produzione del ferro anche in Italia, e gli stabilimenti metallurgici sorsero così numerosi. Sopravvenne, poi, la rapida sostituzione nelle ferrovie delle rotaie di acciaio alle rotaie di ferro, che nell'anno 1870 gettò improvvisamente una tale quantità di rottami di ferro sul mercato, da fare ribassare rapidamente il prezzo del ferro vecchio, ed in seguito a ciò sorse lo stimolo a fondere i rottami di ferro.

(1) Cfr. CARPI, *Emigrazione*, IV, pag. 25.

(2) Cfr. *Atti Parl., Cam. Dep.*, sessione 1878-79, documento n. 125.

L'industria siderurgica nel 1871-80.
(migliaia di tonn.)

	1871	72	73	74	75	76	77	78	79	1880
Produz. di ferro mangane- sifero.	—	—	—	4	20	23	8	6	1	20
Produz. totale di ferro. .	86	163	259	280	228	232	230	190	187	289
» elbana » (1)	51	120	201	223	194	198	197	155	173	274
» » per stabil. nazionali (1)	18	15	36	50	29	20	13	11	5	12
Produz. esportata (1) . .	30	112	138	169	145	183	169	170	198	286
» di ghisa I fusione	16.6	24.0	28.8	28.8	28.5	18.6	15.6	19.0	12.1	17.3
Importaz. di rottami . .	8.5	19.7	9.2	14.5	14.7	23.4	17.8	18.3	58.2	54.0
» di ferro e accia- io (2)	91	92	94	125	128	114	135	125	123	137
Importaz. di macchine e caldaie	7.9	12.9	17.9	17.0	13.7	14.2	14.8	12.7	12.0	18.7

(1) Dati desunti da *Not. Stat. Ind. Min.*, pag. 174 e 182, e relativi ad eserciz¹ finanziari terminanti il 30 giugno. Gli altri dati sono relativi all'anno solare e sono desunti dall'*Annuario 1900*.

(2) Ferro greggio ed acciaio in pani, e ferro e acciaio lavorati. Importazione al netto della esportazione, che ammontava, però, a meno di 1000 tonn. all'anno.

A questo scopo furono, in breve tempo, impiantate circa 200 officine fra grandi e piccole, le quali lavoravano esclusivamente rottami, parte rifondendoli e parte affinandoli, e quando i rottami del paese divennero insufficienti, si tentò di coprire l'ammancò mediante la importazione. Questo sviluppo non fu molto benefico, perchè ebbe il carattere di un movimento artificioso e danneggiò sensibilmente l'industria degli alti forni già o, per meglio dire, ancora esistente in Italia, la quale dal 1874 non solo non fece alcun progresso, ma anzi decadde (1). Come si rileva, infatti, dalla tavola precedente, l'importazione dei rottami, cresciuta debolmente fino al 1878, balzò a cifre triple negli ultimi due anni, ed il processo per utilizzarli si rafforzò, sia per il minor consumo di carbone richiesto nella fusione, sia per la tenuità del dazio di importazione (2). L'uso dei rottami, poi, era facilitato dal

(1) Cfr. SOMBART, *Pol. Comm.*, pag. 291.

(2) Cfr. G. ROCCA, *Il sindacato del ferro in Italia*, in *La Rif. Soc.*, 1899, pag. 1171.

rincarò notevole del minerale di ferro, il prezzo del quale da L. 8.59 per tonn. nel 1871-72, saliva a 9,53 nel 1873, balzava a 14.35 nel 1874, per regredire dopo lentamente fino a 11,25 nel 1879. Naturalmente un tal fatto non poteva non influire sul prezzo della ghisa, che segnò forti aumenti fino al 1874 e repentine cadute alla fase di crisi, iniziata nello stesso anno e continuata negli anni successivi (1).

La produzione della ghisa crebbe nel primo biennio, si mantenne alta nel triennio 1873-75 e regredì, poi, per toccare il minimo nel 1879. La crisi scoppiata nel 1874 ebbe, dunque, effetti disastrosi per l'industria siderurgica, poichè molte ferriere si dovettero chiudere, le più forti cominciarono a farsi una furiosa concorrenza fra loro, e tutte furono obbligate a ridurre i salari degli operai. L'asprezza della crisi spinse perfino a dei tentativi di controllo del mercato attraverso la creazione di sindacati (2). La fabbricazione della ghisa si faceva da noi in piccoli alti forni capaci di una produzione giornaliera di 4 a 5 tonnellate; essi, da una quarantina, quanti erano intorno al 1860, si ridussero a 32 nel 1872, e al 1879 ve ne erano in esercizio appena 16 di cui 12 in Lombardia. Per il 1872 si calcolava il consumo annuale di prodotti siderurgici, e cioè di ferro e acciaio, in 200 mila tonn., dopo un quinquennio tale consumo era calcolato in 250 mila tonn. (3). L'importazione di ferro e acciaio, greggio e lavorato, era aumentata nel decennio passando da 91 a 137 mila tonn. mentre si raddoppiava la quantità delle macchine importate.

La quantità di ferro fabbricata in Italia era, però, assai superiore a quella che si potrebbe desumere solo dalla quantità di ghisa prodotta dai nostri alti forni, e ciò perchè l'industria del rimpasto di ferro vecchio estendendosi, come abbiamo già detto, sempre più, superava quella dell'estrazione del metallo dal minerale. Secondo statistiche ufficiali la totale fabbricazione di ferro indigeno e di rottami

(1) In Lombardia i prezzi della ghisa si mantennero fra 140 e 150 lire il quintale fino al 1871, salirono fino a 220 nel 1874, regredirono a 150 nel 1875 e si fermarono a 125 nel 1880; in Piemonte da 170 lire si salì al massimo di 230 nel 1876; in Toscana, invece, il massimo di 139 lire fu toccato nel 1876. Cfr. *Not. stat. ind. min.*, pagg. 125 e segg. e pag. 227.

(2) Il tentativo di monopolizzare l'industria ferriera non era nuovo. Nel 1846 ne era stato fatto uno nello Stato Pontificio; nel 1873 sorse la « Società Italiana per l'industria del ferro », riunione di ferriere e miniere, nel 1880 ad essa si sostituì la « Società Anonima delle ferriere italiane » che estese il campo delle precedenti. G. ROCCA, *op. cit.*, pag. 1174.

(3) Cfr. *Esposiz. Vienna*, vol. I, fasc. VIII, pag. 10 e DEPRETIS, *Francia*, pag. 145.

nel 1877 era di 74 mila tonn., cifra che rappresenta una produzione massima, ed in cui il ferro di cascami entrava per 5/7 (1). In media, però, si può ritenere che si producevano in Italia circa 50 mila tonnellate di metallo sotto tutte le forme, rappresentanti un valore di venti milioni di lire, con l'impiego di circa 10 mila operai, di cui 1.800 nelle miniere e il resto nelle officine.

A circa 10.000 quintali all'anno si calcolava la nostra produzione di *acciaio*, ottenuta quasi interamente dai minerali di Lombardia (2). Ma nell'insieme la nostra industria siderurgica verso la fine del decennio era in condizioni assai critiche, specialmente per i grandi mutamenti e i progressi che l'industria compieva all'estero, e per il fatto che nel trattamento dei rottami si andava incontro ad altre difficoltà, dovute alla scarsità della materia prima largamente accaparrata dagli americani. Progressi tecnici se ne erano avuti ben pochi (3); ancora al 1880 si deplorava che una nazione come l'Italia non avesse in attività nè un Bessemer, nè un Martin, e si constatava con amarezza che in Italia non si fabbricava una sola delle 55 mila tonnellate di rotaie importate l'anno precedente e che quasi nulla si fabbricava dell'altro grosso materiale ferroviario. Nessuna officina fabbricava grossi ferri speciali per costruzioni, come ferri da solai, grossi ferri d'angolo, grossi pezzi per travature di ponti, ecc. E se passando all'acciaio, si faceva l'inventario dei nostri mezzi di fabbricazione, non si poteva nascondere il deplorabile nostro stato. Non uno dei nostri alti forni era sul piede di produzione degli apparecchi dell'estero; non uno era munito di potenti pezzi di riscaldamento d'aria, alimentazione, carico e scarico delle materie, quali si solivano adottare nei nuovi impianti; non uno era condotto con criteri scientifici e secondo le risultanze del laboratorio (4).

5. — *Industria meccanica*. In contrasto con l'andamento stazionario, se non con la decadenza, della siderurgia e della metallurgia,

(1) Poco meno della metà (circa 32 mila tonn.) di questo quantitativo era prodotto in Liguria, perchè la vicinanza del mare consentiva una forte economia sul costo del trasporto sia dei rottami che del carbon fossile. Cfr. ELLENA, *Industria*, pag. 137.

(2) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 148.

(3) Degna di menzione è l'officina di Volamo, presso il lago di Garda, la cui produzione passò da 3 a 8 mila tonn. dal 1872 al 1878, lavorando con forni Siemens, ed usando principalmente torba locale o di Fiavè. Anche l'officina di Colle Val d'Elsa possedeva forni Siemens. Cfr. ELLENA, *Industria*, pag. 137.

(4) Cfr. *Esposiz. Milano, Relaz. Generale*, Allegati, pag. CCCLXVIII, e *Conferenze*, V. ZOPPETTI, pagg. 16 a 18.

erano in questo decennio le industrie meccaniche, le quali, riuscendo a superare le difficoltà enormi create da elementi varii, seppero fare un cammino notevole di cui dettero la prova all'Esposizione di Milano del 1881.

Alla fine del 1866 l'Italia non contava in tutto che una settantina di officine private di qualche importanza (escluse le officine ferroviarie e gli arsenali) con circa 9000 operai. Nel 1872 le industrie meccaniche private occupavano circa 12.000 operai e producevano lavori per il valore di 27 milioni di lire; nel 1880 impiegavano 15.000 operai e producevano per almeno 36 milioni. Nello stesso anno le officine delle amministrazioni di strade ferrate occupavano 6.400 operai, e quelle dei Ministeri della Guerra e della Marina 14.000, cosicchè, complessivamente, nel 1880, gli operai impiegati nell'industria meccanica erano circa 36 mila (1). Il senatore Colombo, notando i progressi compiuti dall'industria meccanica italiana dal 1861 al 1881, osservava che in questo periodo lo stato delle cose si era radicalmente cambiato, poichè la mostra di macchine di Milano era veramente una esposizione seria, come si sarebbe potuta fare nei paesi in cui l'industria era più antica e più florida che in Italia. E ciò non solo perchè molti fabbricanti avevano imparato ad esporre, ma anche, e soprattutto, perchè in paese c'era più stoffa per una esposizione come quella che si riuscì a fare. Salvo pochissime eccezioni, tutto ciò che fu esposto era buono, e rappresentava una fabbricazione vera, non un tentativo, non uno sforzo, non un lavoro da dilettranti (2).

L'Ellena al 1876 aveva osservato un vero rivolgimento nella fabbricazione delle macchine e degli apparecchi sussidiari delle industrie tessili, delle cartiere e delle tintorie, ma più preciso era il Colombo il quale ricordava che, fatta eccezione dei due centri abbastanza importanti di Genova e di Napoli, le industrie manifatturiere italiane, nei primordi del Regno, non trovavano in paese il materiale meccanico di cui avevano bisogno per risorgere, e per prepararsi a quella fase di attività in cui stavano per entrare. Nessun industriale serio, egli dice, avrebbe osato confidarsi alle piccole officine esistenti per fornirsi delle potenti motrici richieste dalle industrie metallurgiche e tessili, dai molini grossi, dalle cartiere. Ma se pur l'avesse osato, indirizzandosi alle grosse officine liguri e napoletane, non avrebbe allora potuto trovare in paese in nessun modo, le macchine

(1) Cfr. ELLENA, *Industria*, pag. 138.

(2) Citato in CONFEDERAZIONE, *Industria*, pag. 114.

operatrici necessarie a simili impianti, non macchine utensili, non telai, non accessori e ricambi per filature e tessiture, non apparecchi perfezionati per le principali industrie agricole, che a poco a poco diventavano autonome e andavano assumendo il carattere di vere industrie meccaniche; nulla, infine, di quell'ingente materiale speciale che le manifatture esigevano per essere veramente indipendenti. Ciò che mancava allora, per dirlo in una parola, continua il Colombo, non era tanto l'attitudine, la facoltà produttiva delle officine nazionali, quanto la specialità della loro produzione. La specialità nella produzione delle nostre officine era invece la caratteristica dell'esposizione di macchine del 1880-81. L'industria delle macchine si era fatta forte in Italia, si era estesa rapidamente, aveva prosperato e gettato profonde radici, anche là dove prima era ignota e insignificante. Ma diventando forte, aveva allargato il campo della sua attività, tentando di specializzarsi, ed in parte vi era riuscita felicemente. Non solo l'industria manifatturiera poteva già trovare in paese tutto ciò che poteva richiedere in fatto di motori, di trasmissioni e di grossa meccanica; ma vi erano già alcune grandi industrie, la tessitura meccanica, ad esempio, che non avevano più alcuna necessità di ricorrere all'estero per potersi impiantare e corredare (1).

Particolarmente notevole fu lo sviluppo avvenuto in quel triennio 1870-72 che determinò una febbre di attività da un capo all'altro del paese, e durante il quale, dappertutto, ma specialmente nell'alta Italia, si crearono stabilimenti e si fondarono colossali società manifatturiere. Le officine meccaniche seguirono l'impulso; c'era tanto da fare, c'era una tale richiesta di macchine, che anche i fabbricanti nazionali divennero preziosi. Quando le illusioni scomparvero e parecchie catastrofi succedettero allo smoderato entusiasmo, molto di quello che si era fatto rimase, segnando l'inizio del risveglio dell'industria meccanica e della creazione o ampliamento delle nostre più reputate officine. In questo risveglio i centri di attività si spostarono sensibilmente e Napoli e Genova, pur continuando ad essere centri importantissimi, non solo non migliorarono la loro situazione, ma in qualche parte si trovarono indietro rispetto al movimento generale.

Dove l'industria delle macchine si svolse con uno slancio meraviglioso fu nella Lombardia e nel Veneto. A Milano come a Venezia le antiche fonderie e fabbriche di macchine agricole si trasformarono in officine capaci di fare i molteplici lavori necessari all'industria

(1) Cfr. *Esposiz. Milano, Conferenze*, G. COLOMBO, *La meccanica*, pagg. 48, 49.

manifatturiera, mentre ad essi si aggiunsero nuove officine sorte dal nulla o dalle rovine di antiche ditte diventate rapidissimamente prospere (1). Una trasformazione consimile si verificava pure nell'Emilia, specialmente a Bologna, mentre il movimento era assai più lento nei principali centri industriali del Piemonte, dove la fabbricazione delle macchine non si faceva generalmente nelle proporzioni delle grandi officine di Milano e del Veneto. La Toscana, che pure aveva fatto qua e là qualche notevole progresso, e la Romagna non potevano competere con le regioni citate sinora, e quanto alla Sicilia essa non aveva che la modesta fonderia Oritea di Palermo (2).

È quindi naturale che, rispetto alle industrie meccaniche, l'Esposizione di Milano assumesse l'importanza di una rivelazione. Specialmente apprezzate furono le macchine a vapore fisse e le caldaie, per le quali ormai non si temeva più la concorrenza estera; mirabile apparve il progresso dell'industria della costruzione dei vagoni da ferrovia e da *tramways*, per buon gusto e comodità; assai perfezionata si riscontrò la fabbricazione degli apparecchi per la lavorazione della seta; nuova e sicura si mostrò la costruzione di telai meccanici per il cotone; svariata e numerosa la raccolta di pompe e di altre macchine idrauliche; infine furono apprezzate le macchine tipografiche, per la lavorazione del riso, macchine e utensili per la lavorazione del legno, del ferro, delle pietre, torchi da vino e da olio, gli acces-

(1) Così, per esempio, la fabbrica Ansaldo, che prima del 1861 aveva da 800 a 1200 operai e produceva per oltre due milioni di meccanismi, nel 1881 aveva solo da 600 a 700 operai, e la sua produzione non superava di molto il milione di lire. Questo regresso di stabilimenti, troppo colossali per reggersi senza date condizioni, atte ad assicurare loro quel genere di produzione che si compete ai loro grandi mezzi, era però compensato dal progresso di molti stabilimenti minori. Così nella stessa riviéra la piccola fabbrica di Westermann, che contava nel 1861 poco più di 100 operai, sotto la Ditta Odero, divenne una forte officina, e il cantiere Cravero, che prima del 1864 apparteneva a una ditta in liquidazione, nel 1870 produceva per mezzo milione, e nel 1° semestre del 1881 costruì per 1.250 mila lire di lavoro con più di 650 operai. A Milano l'*Elvetica*, la quale aveva circa 300 operai e faceva meno di un milione di lavori specialmente per l'agricoltura, dopo essere passata per fortunate vicende, arrivò a 600 operai e ad una produzione che sorpassava i due milioni, e che comprendeva una vasta serie di lavori, dal grosso materiale ferroviario alle macchine industriali. A Venezia la piccola fonderia S. Rocco, fondata nel '54, si era trasformata in una officina di prim'ordine, con 300 operai; a Treviso la fabbrica Giacomelli, che aveva prima una cinquantina d'operai, divenne pure uno stabilimento importante, con 350 a 400 operai e una produzione di 2000 tonnellate di macchine all'anno. Cfr. *Esposiz. Milano, Conferenze*, COLOMBO, pag. 52.

(2) Cfr. G. COLOMBO, conferenza citata, id. id.

sori per le macchine medesime, per trasmissioni, ecc. Si noti però che, mentre si era veduto nascere da noi la fabbricazione delle macchine da cucire, dei telai meccanici, degli accessori per le industrie tessili, di alcune specie di macchine da carta, che solamente qualche anno prima venivano dal di fuori, la costruzione delle macchine impiegate nelle industrie per la trasformazione delle materie prime in oggetti di commercio non era ancora tanto progredita, per ragioni d'indole in parte tecnica e in parte economica, da poter fornire le industrie del paese di tutti gli apparecchi che essi richiedevano. Intere serie di industrie dovevano ancora cercare all'estero, in tutto o in massima parte, il materiale di cui avevano bisogno (1). Retrocedeva la costruzione delle macchine a vapore e delle motrici idrauliche di forza eccedente i venti cavalli, mentre nella costruzione di ponti e tettoie in ferro, per opera del Cottrau, a Napoli, si facevano passi notevoli (2).

Per quel che si riferisce al materiale ferroviario il cammino era notevole per un verso, scarso per l'altro. La nazionalità straniera di alcuni dei fornitori di capitali alle società concessionarie, e la potenza ristretta delle nostre officine meccaniche, ne resero all'inizio inevitabile l'importazione dall'estero; si può dire, anzi, che la metallurgia di seconda lavorazione e la meccanica presero sviluppo in Lombardia appunto quando si trattò di fabbricare, oltre alle macchine agricole, anche vetture ferroviarie (3). Poco a poco, però, questo stato di cose cominciò a modificarsi. Alla fine del decennio il materiale fisso e specialmente quello d'armamento, era ancora in gran parte importato, salvo il minuto materiale ed alcuni prodotti di fonderia, come le piattaforme e gli apparecchi di alimentazione e di manovra, che erano fornite dalle fabbriche locali. In quanto al materiale mobile, l'industria nazionale andava dimostrandosi sempre più atta a soddisfare alle domande delle amministrazioni ferroviarie. Eccettuata la costruzione delle locomotive, che era ancora assai limitata (4) quella delle carrozze e dei carri aveva preso negli ultimi tempi un grande slancio. A questo progresso aveva contribuito l'estensione delle

(1) Cfr. *Esposiz. Milano, Relaz. Generale*, pag. 72. e allegati, pag. CCXCV.

(2) Cfr. ELLENA, *Industria*, pag. 138.

(3) Cfr. PORRI, *Evoluz.* pag. 148.

(4) Lo stabilimento di Pietrarsa, che nel 1861 aveva fabbricato già 24 locomotive ed erasi organizzato per questa fabbricazione coi mezzi che bastavano allora, ridusse la sua produzione negli ultimi anni in ragione di 10 a 12 locomotive all'anno. L'officina Ansaldo, mentre nel 1861 contava, fra macchine eseguite e in costruzione, 48 locomotive, da allora in poi non ne costruì che 26. Le of-

tramvie, che fornivano occasione ai fabbricanti nazionali, messi spesso nell'impossibilità di competere con l'estero per le grosse forniture richieste dalle grandi compagnie ferroviarie, di concorrere con maggiore vantaggio in un campo più modesto e più limitato, non solo per la fornitura delle carrozze, ma anche per quella delle macchine (1). Certo è che l'Esposizione di Milano rivelò le condizioni veramente floride nelle quali si trovava l'industria della fabbricazione dei vagoni, perchè essa si appoggiava a stabilimenti di prim'ordine, come quello del Grondona, che aveva fabbricato 10.000 veicoli, e quelli di Pietrarsa dei Granili, che avevano già sorpassato la cifra di 5000, e gli altri di fondazione più recente (2).

Nei reparti secondari della meccanica, ricorderemo che quanto alle armi la grande industria non esisteva che nelle fabbriche governative di Torino, di Brescia e di Torre Annunziata. In parecchi luoghi, ma principalmente intorno a Torino e a Torre Annunziata, vi era invece una molto estesa fabbricazione di parti di armi, della quale si giovavano sia le officine governative, che gli industriali. Inoltre in quasi tutte le città vi erano armaioli, più o meno riputati, i quali attendevano specialmente alle riparazioni, e talvolta costruivano anche armi nuove (3).

6. — *Industrie tessili.* Il cammino compiuto nel decennio dalle industrie tessili è stato rilevante. Esse assorbivano, come abbiamo visto, una parte sempre più ragguardevole della popolazione industriale, e costituivano la branca in cui rapidamente mostrava di affermarsi la grande industria, pur senza distruggere o ridurre sensibilmente l'importanza dell'industria casalinga. L'Ellena rilevava, infatti, che era sempre ingente la mole del lavoro casalingo applicato alla tessitura, ed il numero di 230 mila telai, indicato dalle sue statistiche, se anche solo approssimativo, manifesta che la trasformazione dell'industria era appena al principio, e che l'antico lavoro della casa non ancora si disponeva a cedere le armi. Se le cifre di talune regioni appaiono notevoli, quelle di alcuni altri luoghi presentano non piccole lacune, mentre mancano affatto nella sua ras-

ficine d'allora, come quelle di Guppy, di Macry ed Henry, che fabbricavano locomotive, fino al 1880 non ne costruirono più. Cfr. *Conferenze*, COLOMBO, *op. cit.*, pag. 67.

(1) Cfr. *Esposiz. Milano, Relaz. Generale*, allegati, pag. CCCIII.

(2) Cfr. G. COLOMBO, conferenza citata, pag. 69.

(3) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 114.

segna una delle provincie più industriose del Regno, quella di Como, e quelle di Livorno e di Sondrio (1).

La seta, la lana e il cotone prevalevano sugli altri tipi di lavorazione ancora embrionali o in via di decadenza, nei riguardi della grande industria, mentre nel lino, canapa e juta, aveva ancora grande importanza l'industria casalinga.

Lino, canapa e juta. La produzione dei filati e dei tessuti di lino e di canapa conservava in gran parte il carattere casalingo per varie ragioni, e cioè: per l'antichità di questa industria, che era in onore da molti secoli in quasi tutte le provincie italiane; per il beneficio di trovare copiosa ed eccellente (specialmente nella canapa) la materia prima; poi ancora per il clima temperato in alcune provincie, caldo in molte, che favoriva l'uso delle tele tessute con materie vegetali e, finalmente, per le maggiori difficoltà tecniche e finanziarie, per sostituire le macchine al lavoro a mano ed anche un po' per il pregiudizio, ancora perdurante, che le tele fatte a mano fossero migliori di quelle ottenute coi telai meccanici (2).

Alla produzione del *lino* l'Italia dedicava circa 80 mila ettari di terreno dai quali otteneva, in media, 230 mila quintali di filaccia. Ma in molti luoghi la coltivazione era condotta più per il seme che per la fibra, onde la pianta veniva fatta maturare in modo da riuscire dannoso alla fibra. La qualità dei lini ottenuti lasciava, perciò, molto a desiderare, e ciò dipendeva, secondo l'opinione di persone competenti, non solo dal fatto che le variazioni di temperatura si succedono da noi troppo rapidamente, ma altresì dal difetto di cure per parte dei coltivatori, e specialmente dall'inosservanza del precetto di adoperare buoni semi, che avrebbero dovuto farsi venire ogni anno da Riga. Poichè, però, la nostra industria era solo fornita di corredo meccanico atto a produrre i numeri grossi, e non domandava lini fini, l'agricoltore non trovava tornaconto ad intraprendere una cultura, che richiedeva cure speciali e maggiori capitali. L'industria del lino e della canapa in Italia era, infatti, costituita molto robustamente solo riguardo alla produzione dei tessuti più grossolani, anche a causa della imperfezione delle tariffe doganali, le quali

(1) Nell'industria tessile casalinga il primo posto era tenuto dalle Marche; il secondo dalla Sardegna, il terzo dall'Emilia, il quarto dalla Sicilia, il quinto dalle Puglie, il sesto dalle Calabrie. Le altre provincie venivano a non breve distanza e il Piemonte giungeva ultimo. Insomma la densità dell'arte casalinga era, quasi dappertutto, in ragione inversa della diffusione e della prosperità delle fabbriche. Cfr. ELLENA, *Industria*, pagg. 100, 103.

(2) Cfr. ELLENA, *Industria*, pag. 86.

avevano avuto, così, il doppio effetto di arrestare l'incremento dell'industria e d'impedire il progresso agrario (1).

Completamente diverse erano le condizioni nei riguardi della *canapa*, che era data dalla nostra terra in abbondante quantità (circa un milione di quintali) e di qualità superiore, in maniera che, non solo si poteva provvedere ai bisogni del canapificio nazionale, ma si faceva una larghissima esportazione di materia greggia. Le canape del bolognese e del ferrarese erano le migliori, e la loro produzione si ragguagliava a metà dell'intera produzione del Regno. Esse s'impiegavano specialmente per la filatura e si esportavano inoltre, per molta quantità, allo stato di filaccia. Le canape del Piemonte, di fibra più grossa, servivano più particolarmente per far gomene, le napoletane per cordami ed anche per tela da vele e per reti da pesca.

Dalla materia prima prodotta nel Regno, in circa 1.200 quintali (960 mila di filaccia di canapa e 233 mila di filaccia di lino), il movimento d'importazione e di esportazione ne sottraeva circa 300.000 quintali, onde per la filatura meccanica e per quella a mano, rimanevano disponibili circa 900.000 quintali di filaccie. In quanto all'attrezzatura industriale le notizie di cui si dispone non sono concordi, per i diversi metodi e l'epoca diversa di rilevazione. L'Ellena calcolava, per la filatura del lino e della canapa, 50 mila fusi attivi e 9 mila inoperosi, con un impiego complessivo di mano d'opera di 5300 operai. Secondo altre notizie, la filatura meccanica adoperava 47.000 fusi, divisi in dieci opifici, che producevano annualmente circa 85 mila quintali di filati. La filatura a mano era diffusa in quasi tutte le provincie del Regno, e dava prodotti rilevanti, che però sfuggono ad una determinazione diretta. Specialmente nella stagione invernale, le donne della campagna trovavano nella filatura della canapa e del lino il modo di occupare il loro tempo, quando i lavori agrari rimanevano necessariamente sospesi (2). La nostra filatura era robustamente costituita rispetto ai numeri grossi fino al 12, durava però fatica a sostenere la concorrenza forestiera nei numeri dal 12 al 24, ed era assolutamente soverchiata per i numeri superiori. Si aveva, dunque, un'importazione notevole per quantità, e più ingente per valore, di circa 30-35 mila quintali di filati.

Passando alla tessitura ricorderemo che l'Ellena aveva 772 telai meccanici, dei quali 248 inoperosi, oltre a 4854 telai a mano attivi, con un impiego di mano d'opera negli opifici di 7467 operai. A

(1) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 68 e 77.

(2) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 65.

queste cifre bisogna aggiungere i telai dell'industria casalinga, indicati in 68 mila, ma che dovevano essere molto superiori di numero, perchè, almeno un terzo dei telai della tessitura alternativa, dovrebbero essere attribuiti al lino ed alla canapa (1).

La quantità di filati adoperati dalla tessitura si aggirava sui 500 mila quintali, di cui 100 mila ottenuti dalla filature meccaniche, e 400 mila dalla filatura a mano. I dati predetti ci indicano che la filatura e la tessitura meccanica erano ancora nascenti per ragioni che non differiscono sostanzialmente da quelle che avevano ritardato l'incremento delle arti del cotone e della lana, ma che erano aggravate, sia dalla maggior copia di capitale, che occorreva per questa specie di fabbriche (2), sia dalla robustezza della filatura e della tessitura a mano.

In quanto alla *juta*, prima del 1875, essa non si filava in nessuno stabilimento specializzato, e solo più tardi a Crema sorse una filatura capace di 6000 quintali di filati all'anno, ma ben presto questa branca fece un notevole cammino e al 1880 la filatura della *juta* impiegava 5.500 fusi circa, con una produzione media annua di 33 mila quintali di filati in titoli dal 3 a 7, mentre la tessitura, con 300 telai meccanici e 1.000 a mano, produceva solo tessuti di numeri grossi. Gli operai impiegati ammontavano a circa 3.000 (3).

Verso la fine del decennio in tutta questa branca di industrie tessili si era fatto un cammino notevole specialmente nell'impiego dei telai meccanici, che erano cresciuti fino a raggiungere il migliaio, con oltre 60 mila fusi (4). Il progresso era desumibile anche dall'andamento del commercio con l'estero. Noi importavamo modeste quantità di filati e di tessuti, per lo più tele da imballaggio e tele fini; ma avevamo cominciato l'esportazione di filati di numeri grossi e in crescenti quantità. Anche dei tessuti si faceva già qualche esportazione, e negli ultimi tempi si notava altresì l'esportazione di una certa quantità di tessuti di lino, di mezzana finezza, fabbricati con filati forestieri. La fabbricazione dei *cordami* era in grande sviluppo, e manipolava circa 200 mila quintali di filati di canapa occupando oltre 8 mila operai e consentendo una rilevante esportazione.

(1) Cfr. ELLENA, *Industria*, pag. 101.

(2) Il capitale tanto fisso, quanto mobile, occorrente all'industria della tessitura meccanica si calcolava a 5000 lire per telaio. Cfr. ELLENA, *Industria*, pag. 92.

(3) Gfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 68 ed *Esposiz. Milano*, sez. XVII, classe 34, pag. 6.

(4) Cfr. *Relazione* MAGLIANI, pag. 41.

7. — *Industria cotoniera.* L'incremento dell'industria del cotone in questo decennio è veramente ragguardevole e lo si deduce da molti elementi, anche se non sempre precisi e sicuri.

L'industria cotoniera era stata scompigliata dal mutamento di politica doganale avvenuto ai primordi del Regno, ma si rifece abbastanza rapidamente e ad accentuarne lo sviluppo contribuì la riforma doganale del 1878. È al 1875, infatti, che si può fare risalire la data in cui essa comincia veramente ad affermarsi (1), ma anche prima di allora il risveglio erasi manifestato, anche se per difetto di rilevazioni statistiche continuative non sia facile darne la documentazione. Il cammino fu più rapido nella filatura, che nelle branche successive, ma anche in queste era stato già molto notevole.

Com'era naturale, l'industria si applicò dapprima alla produzione dei generi più comuni di più facile fabbricazione e di maggior consumo: ma di mano in mano che acquistava vantaggio sul mercato e che le maestranze si perfezionavano, intraprendeva la fabbricazione dei generi più fini: così la filatura, che produceva solo i titoli più grossi, si elevò a maggior finezza, cioè sino a 50, abbastanza correntemente; e la tessitura meccanica dai tessuti più grossolani a quelli comuni, sia uniti che colorati. Tuttavia tra i paesi che aspiravano a primeggiare nella produzione manifatturiera, l'Italia era uno dei pochi che collocasse il cotone in seconda linea per ossequio alla superiorità incontestabile dell'arte serica, cosicchè al cotone spettava il secondo posto tra le industrie censite dall'Ellena, così per il numero delle braccia occupate, come per l'entità della produzione.

Il progresso della filatura è desumibile dalla quantità di cotone importato, cresciuta da 17 milioni di Kg. nel 1871-75 a 24 nel resto del decennio, ciò che rappresentava un quarantesimo della produzione mondiale, mentre il numero dei fusi esistenti al 1876, calcolato dall'Ellena in 800 mila, corrispondeva all'ottantesima parte dei fusi posseduti dal mondo intero (2). La statistica dell'Ellena noverava, come addetti all'industria cotoniera, 647 opifici con 54 mila operai, 735 mila fusi, 13500 telai meccanici e 14.300 telai a mano,

(1) Cfr. CONFEDERAZIONE, *Industria*, pag. 474.

(2) La differenza dei due rapporti va attribuita al fatto che la quantità del cotone greggio consumato è in relazione, oltre che col numero dei fusi, anche con la finezza dei filati prodotti e con l'orario di lavoro. L'Italia filava quasi esclusivamente i numeri grossi, e nei tempi prosperi molte filature lavoravano senza interruzioni giorno e notte, onde si intende perchè il consumo di cotone sia stato più grande di quanto il numero dei fusi, a prima vista, non faccia congetturare. Cfr. ELLENA, *Industria*, pag. 59.

oltre a 42 mila telai a mano adoperati dalla tessitura casalinga; ma la cifra dei telai a mano è manifestamente inferiore al vero e deve essere portata ad almeno 70 mila (1).

La distribuzione della filatura era molto ineguale. Nove compartimenti ne mancavano interamente; la Toscana e l'Emilia non avevano che minimi opifici di torcitura; negli altri cinque, poi, il ragguaglio del numero dei fusi con quello degli abitanti presentava differenze notabilissime, passando da 119 in Liguria, a 102 in Piemonte, 61 in Lombardia, 31 in Campania, 14 nel Veneto. Ed in questi stessi compartimenti l'industria si addensava in pochi luoghi (2).

Tra cotone indigeno e cotone importato, la filatura, fra il 1876 e il 1878, consumava circa 27 mila tonnellate di materia prima all'anno; il valore dei filati prodotti, in ragione di 3 lire al chilogramma ed alla quantità di 23 mila tonnellate (tenuto conto del calo), era di circa 69 milioni di lire all'anno (3). A causa delle nostre insufficienti tradizioni industriali e della cattiva distribuzione dei dazi doganali anteriori alla riforma del 1878, nella filatura noi eravamo costretti a produrre solo la merce ordinaria, lasciando agli stranieri il compito di provvederci dei prodotti più fini. L'Ellena rilevava che i filati erano inferiori, in generale, al titolo venti, pur con parecchie eccezioni a trenta, ma erano rarissimi dal cinquanta al sessanta (4), ed osservava che troppe fabbriche si arrestavano al di sotto dei dieci

(1) Cfr. *Esposiz. Milano, Conferenze*, FEDELE BORGHI, *Sull'industria del cotone*, pag. 214.

(2) Così i sette decimi dei fusi della Liguria erano posseduti dai due comuni di Voltri e di Busalla; la filatura del cotone nel Piemonte rendeva operosi principalmente pochi comuni della provincia di Torino e di quella di Novara; nella Lombardia vantavano potenti filature solo le provincie di Milano, Como e Bergamo; nella Campania, un solo comune, quello di Pellezzano, aveva tre quarti dei fusi di tutto il compartimento. Cfr. ELLENA, *Industria*, pag. 61.

(3) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 77.

(4) È difficile determinare con qualche approssimazione il numero dei filati prodotti. Tuttavia l'Ellena crede di non sbagliare calcolando a un po' più di due decimi i filati sotto il numero 10 francese; a quattro decimi i filati dal numero 10 al 20, a tre decimi i filati dal numero 20 al 30; a meno di un decimo i filati sopra il numero 30. Questa produzione di filati sopra il numero 30 nacque, si può dire, dopo che entrò in vigore la nuova tariffa doganale, che ragguagliò meglio i dazi alla finezza dei filati. Essa, difatto, ripartì i filati di cotone in sette classi, mentre la tariffa preesistente stabiliva tre sole categorie, onde la filatura dei numeri tra il 30 e il 40, che prima era eccezionale, dopo andò pigliando piede. Cfr. ELLENA, *Industria*, pag. 59. Le filature lombarde e napoletane raramente eccedevano coi loro prodotti il n. 30, quelle piemontesi e liguri lavoravano un poco anche nei numeri dal 30 al 50. Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 82.

mila fusi, mentre le macchine preparatrici comprate all'estero, di solito, giungevano predisposte per una ventina di migliaia. Si aggiunga che l'Italia non possedeva officine meccaniche per la filatura; donde la necessità di annettere ad ogni opificio, per quanto piccolo, un *atelier* per le riparazioni più urgenti, disposizione necessaria anche perchè da noi le macchine vecchie superavano di molto in quantità le nuove (1). Occorreva creare degli organismi più grossi, ed accogliere l'esperienza altrui specializzando gli opifici, in modo che ciascuno fornisse un unico tipo di fino sì da approfittare dell'uso dei macchinari speciali, di personale più addestrato, di sorveglianza più facile. Ma la ristrettezza del mercato e le abitudini ormai radicate lo impedirono allora e, come fa osservare il Porri, lo permisero solo molto più tardi (2). In effetti la cifra di oltre 25 operai per 1000 fusi era indizio di cattiva organizzazione, quando si pensi che negli altri grandi paesi se ne avevano 10, 16, al massimo 18. Ad ogni modo la filatura era in via di grande sviluppo. Infatti, dati posteriori e riferibili al 1877, valuterebbero il numero dei nostri fusi a 880.000, che per il 1880 possono essere aumentati a 900.000 e più, quando nel computo si tenga conto di alcuni importantissimi opifici di filatura sorti nel volgere degli ultimi due o tre anni (3).

Se riguardo alla filatura è dato il valutare con approssimazione il numero dei fusi e il loro accrescimento negli ultimi anni, per la tessitura, invece, non è concesso abbandonarsi a probabili congetture riguardo al numero dei telai, poichè la più gran parte di essi, era sparsa a domicilio dei tessitori. Quand'anche, poi, si sapesse il numero dei telai, poco gioverebbe, perchè molti non lavoravano che interrottamente e sovente producevano alternativamente stoffe di cotone, di canapa e di lino. Si può, però, osservare che, mentre la filatura era concentrata in poche provincie e in pochi luoghi, la tessitura era diffusa dovunque. La maggior parte del nostro materiale di fabbrica era costituito da telai a mano, pochi riuniti negli opifici, i più sparsi nelle famiglie e particolarmente in quelle rurali. I telai automatici al 1876 erano ancora in piccolo numero, e non sempre appartenevano alla specie dei più perfetti; nè erano, nel più dei casi, accompagnati dai costosissimi e complicati ordigni richiesti per ese-

(1) Cfr. *Esposiz. Milano, Conferenze*, F. BORGHI, *op. cit.*, pag. 207.

(2) Cfr. PORRI, *Evoluz.*, pag. 107.

(3) Cfr. *Esposiz. Milano, Relaz. Generale*, pag. CCCLVI e *Conferenze*, F. BORGHI, *op. cit.*, pag. 205.

guire in modo rapido e perfetto le operazioni complementari, come la tintoria e l'apparecchiatura (1).

La nostra produzione era in massima parte formata di tessuti grossolani, perchè i *madapolam*, il *piqué*, i *cambrì*, le *mussole*, i *tulli*, gli stampati leggeri e quelli di lavoro artistico si importavano da paesi stranieri e noi ci restringevamo generalmente a fabbricare fustagni, bordati ed altre stoffe ordinarie (2). Dei tessuti nazionali la metà era tinta in pezza, o tessuta a colori, ed appena dieci o dodici mila quintali erano stampati. Tuttavia l'arte di tingere i tessuti cominciava a prender piede, e già all'Esposizione di Milano si poterono constatare alcuni non trascurabili progressi, sia nella tintura in rosso bruno, sia negli altri colori, per i quali il centro più importante era a Monza.

L'insufficiente avanzamento dell'arte tintoria era uno dei più gravi ostacoli contro cui doveva lottare la tessitura. I progressi compiuti negli ultimi anni erano opera di alcuni fabbricanti che non avevano risparmiato nè cure, nè spese per studiare diligentemente il problema, e che fecero venire dall'estero abili operai e direttori. Nell'arte di stampare le stoffe, invece, eravamo molto più indietro degli altri paesi per le grandi difficoltà tecniche, che essa presentava, per la mancanza dell'opportuno personale dirigente e operante, ed infine perchè l'impianto di stamperie, capaci di sostenere la formidabile concorrenza estera, esigeva capitali molto rilevanti. Tuttavia, mentre prima si era interamente tributari della Francia e dell'Inghilterra, in questo decennio si incominciò a fare qualche cosa di buono, e già al 1876 esistevano quattro stamperie (3).

La tessitura del cotone adoperava come materia prima 33 mila tonnellate di filati; altre tre o quattro mila tonnellate erano destinate alla cucitura, al ricamo, ecc. Codeste 33 mila tonnellate di filati

(1) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pagg. 85 e 90.

(2) L'Ellena informa che tre quarti dei tessuti prodotti in Italia appartenevano alla categoria di quelli che pesano più di 13 chilogrammi per cento metri quadrati, mentre l'altro quarto apparteneva alla seconda classe (tessuti fra 7 e 13 chilogrammi). Taluno credeva che si producessero in paese dieci o dodici mila quintali di stoffe più leggere (meno di 7 chilogrammi per 100 metri quadrati), ma la cosa non era bene accertata. L'industria forestiera ci faceva concorrenza non solo nei tessuti fini, ma anche in quelli grossi. Intorno al 1876 circa i due quinti dell'importazione erano costituiti da tessuti di più di 130 grammi per metro quadrato, che non erano, cioè, nè fini, nè di mezzana finezza. Cfr. ELLENA, *Industria*, pag. 75.

(3) Cfr. *Esposiz. Milano, Relaz.* GABBA, pagg. 10, 11 e 20; DEPRETIS, *Francia*, pag. 90 e CONFEDERAZIONE, *Industria*, pag. 477.

si trasformavano in tessuti del valore di almeno cinque lire per chilogramma; laonde può dirsi che la tessitura del cotone produceva, in media, per 165 milioni di lire ogni anno. In quanto alla mano d'opera occupata, calcolando il numero dei tessitori in 66 mila e aggiungendo gli altri operai, addetti alla preparazione dei filati, alla tintura, alla stampa e alle altre operazioni accessorie, si aveva un totale di operai addetti al cotonificio di oltre 80 mila (1).

8. — *Lana*. Le condizioni dell'industria laniera erano già buone all'inizio del decennio; nel periodo fra il 1871 e il 1878 esse migliorarono, e ulteriormente progredirono sotto lo stimolo della tariffa del 1878.

La conquista della libertà politica aveva stimolato l'impulso rinnovatore nel campo laniero, ma più vi contribuirono i fattori generali di progresso e l'azione di pionieri, fra cui merita di essere ricordato il Senatore Alessandro Rossi, per aver dato per primo al lanificio nel 1872 la forma di società anonima, con che creò un poderoso organismo industriale, tracciando una via nuova di progresso e di ardimenti, e per aver fondato nel 1877 l'Associazione dell'Industria Laniera Italiana, che tuttora, studiandosi di seguire le orme segnate dai fondatori, collega nella comunità degli scopi tutti i lanieri d'Italia (2). A spiegare questo successo occorre ricordare, con l'Ellena, che nell'arte della lana gli ostacoli da superare erano meno gravi che in quella del cotone, soprattutto perchè la filatura e la tessitura del cotone erano, in molte delle nostre provincie, arti quasi nuove, almeno se si tiene conto del modo col quale potevano esercitarsi modernamente, mentre il lanificio aveva tradizioni non interrotte, nella maggior parte delle regioni, per cui non solo si trovavano in paese i direttori, ma quel che più monta, l'operaio aveva un'attitudine produttiva molto superiore nel trattare la lana, che nel filare e nel tessere il cotone. Devesi altresì avvertire un fenomeno, che a prima vista sembra poco confortante, ma che in sostanza fu in tempi difficili elemento di salute per la nostra industria laniera. Le fabbriche italiane, salvo poche eccezioni, eseguivano tutte le operazioni occorrenti per trasformare la lana greggia in tessuti atti al consumo. Ricevevano le lane nazionali e quelle d'America o di altre contrade, le lavoravano, le purgavano, le scardassavano, le tingevano, le tessevano, sodavano ed apparecchiavano i drappi e li mettevano in ven-

(1) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 77.

(2) Cfr. CONFEDERAZIONE, *Industria*, pag. 511.

dita. Certo, constatata l'Ellena, sotto l'aspetto tecnico, era questo un ordinamento industriale imperfetto; tuttavia esso salvò l'industria, quando l'esistenza di un dazio specifico sui filati di lana e di un dazio *ad valorem* sulle stoffe, avrebbe uccisa la tessitura nazionale, se avesse dovuto trarre dall'estero la materia prima.

La produzione delle nostre fabbriche di lana pigliava nel consumo nazionale una parte molto più cospicua di quella conquistata dalla industria del cotone perchè, mentre la filatura del cotone provvedeva solo alla metà o poco più del consumo, e i tessuti di cotone importati rappresentavano un lavoro uguale a quello fornito dai telai meccanici dei nostri opifici, la produzione laniera italiana, nonostante le sue imperfezioni, aveva già conquistato la maggior parte del mercato nazionale. Inoltre essa esportava una certa quantità dei suoi prodotti, quantità piccola, è vero, ma che con la sua costanza, indica che non si trattava di fenomeno accidentale.

L'arte della lana era più generale di quella del cotone, ma non era da per tutto estesa egualmente; prevaleva in Piemonte(1), nel Veneto, nella Campania, nella Liguria ed in Toscana. La statistica dell'Ellena metteva anche qui in evidenza il grande numero di operai nelle fabbriche: i 284 mila fusi attivi occupavano poco meno di 11 mila operai, in ragione di 47 per ogni migliaio di fusi; gli 8353 telai, tra meccanici e a mano, che lavoravano nel 1876, avevano a loro disposizione 13 mila operai, cioè 1.55 per telaio.

La quantità di pannilana fabbricati in Italia è determinata dalla materia prima fornita dalle nostre greggie, da quella importata dall'estero, e finalmente dalla lana artificiale o meccanica, da cui, però, si debbono dedurre le lane esportate, le lane adoperate per i materassi ed altri usi analoghi, e i cali di fabbricazione. La produzione nazionale era calcolata, in lana lavata e purgata, in 7 milioni di Kg. Se ne esportavano circa 800 mila Kg., e se ne importavano quantità crescenti, ma che intorno al 1876-78 ammontarono a circa 8 milioni di Kg., da cui si ricavano oltre 4 milioni di Kg. di lana lavata. A queste quantità occorre aggiungere la lana meccanica ottenuta in circa 5 milioni di Kg. (2), e sottrarre, poi, quella adoperata per usi domestici, in maniera che la lana disponibile per l'industria si deve calcolare intorno ai 15 milioni di Kg.

(1) Centro importantissimo era Biella dove nel 1878 si contavano 135 stabilimenti forniti di 3750 telai, dei quali 3200 a mano, 350 meccanici. Vi erano impiegati 3248 uomini, 1980 donne, 897 fanciulli, in complesso 5125 operai. Cfr. *Relazione Scioperi*, pag. 28.

(2) Al 1878 si novevano 24 stabilimenti per la fabbricazione delle lane

L'industria della lana pettinata era ancora bambina. Esercitata in qualche luogo della Liguria e del Piemonte, a Lodi e a Milano, aveva assunto notevole importanza solo nel Veneto, ove però gli sforzi energici del senatore Rossi, non furono lì per lì coronati da successo. Nella lana scardassata, la produzione era limitata ai tessuti di media finezza e a quelli ordinari, e quindi dovevamo importare dall'estero, oltre i tessuti fini, anche quelli più vili, rappresentati in gran parte da stoffe inglesi, composte quasi interamente di lana meccanica con catena di cotone. Alcuni coraggiosi tentativi fatti a Schio ed a Biella per provvedere questo tipo di tessuti non ebbero esito felice; nè l'alta protezione concessa a questi prodotti scadenti, oltre al vantaggio costituito dalle spese di trasporto, spinsero i fabbricanti ad aumentarne la produzione (1). Che anzi, lì per lì, l'aumento di prezzo derivante dal dazio si risolse in una maggiore fortuna dell'industria cotoniera perchè, come fa rilevare il Porri, deviò la domanda verso tessuti più modesti (2).

Non si può dire che durante il periodo trascorso fra l'Esposizione di Parigi del 1867 e quella di Milano del 1881, le piccole fabbriche abbiano prosperato. Chi non poté o non seppe rifornirsi di nuovo materiale meccanico, specialmente nella tessitura e nella filatura, fu costretto a piegare il capo alla concorrenza estera e sparire, ma i più accorti si giovavano del materiale respinto dalle maggiori fabbriche per continuare meglio la fabbricazione grossolana. Le maggiori fabbriche, parte già in via d'impianto, parte per la necessità di conservare un valore relativo ai vecchi opifici, parte per intraprendenza di capitale associato, presero un certo incremento. Motori a vapore si aggiunsero per supplire alle intermissioni o al difetto delle forze idrauliche, e queste pure si aumentarono, specialmente intorno a Schio, dove se ne crearono per circa 1000 cavalli vapore.

Minore, relativamente, fu il passo fatto dall'industria del pettinato, che era già ben povera nel 1867. La filanda non contava allora che 8000 fusi, occupati più che altro alle lane di lavoro; la tessitura meccanica, meno pochi telai circolari da maglia, era quasi sco-

meccaniche, che adoperavano 366 cavalli di forza idraulica, impiegavano 1200 operai, ed avevano 68 macchine. Cfr. *Atti Parl. Cam. Dep.*, sessione 1878, doc. 69, pag. 19.

(1) A Schio questa fabbricazione fu abbandonata. Il sig. Mosca, che l'aveva introdotta a Biella nel 1872, fu il solo che persistette a fare dei tessuti di lana meccanica con catena di cotone; ma fino al 1879 non aveva aumentato il ristretto numero dei suoi telai automatici. Cfr. ELLENA, *Industria*, pag. 82.

(2) Cfr. PORRI, *Evoluz.*, pag. 106.

nosciuta. Ma al 1881 la filanda a pettine contava 28.000 fusi, di cui 15.000 nel Lanificio Rossi, ed intorno a 600 telai meccanici, dei quali 300 a *merinos* nel Lanificio Rossi a Piovene, mentre 100 a satini d'Italia, si stavano montando in quel di Lodi in tessitura meccanica di scialli e di flanelle. Questi tessuti, nuovissimi per l'Italia, venivano a seguire la produzione dei filati nazionali, ed il primo disputava ormai nel mercato italiano la concorrenza ai *merinos* francesi.

C'eravamo perfezionati anche nella tintura sia per i *zephyrs* che per i *merinos*. Le macchine di preparazione e di apparecchio, che erano affatto ignote nel 1867, funzionavano già dal 1878 nei *merinos* di Piovene col sistema francese; e ben presto sarebbero entrate in funzione a Lodi col sistema inglese, come comportavano i satini d'Italia. In tal modo si poteva asserire che, almeno in embrione, ed eccettuati i tessuti da mobilio e per abiti di fantasia da donna, l'industria della lana pettinata era fondata anche presso di noi. Mentre l'industria progredì nel Biellese, nelle provincie oltre Po le fabbriche rimasero, in genere, stazionarie, ma guadagnarono una certa attività nella fabbricazione dei panni militari. L'abbondanza di forze motrici nel Casentino, a Terni e sul Liri, non che la mitezza dei salari erano elementi di buon avvenire.

Nel 1867 contavamo in Italia 673 assortimenti di filatura in diverse dimensioni, da m. 0.80 a m. 1.20, e 6480 telai di cui 250 meccanici. All'epoca dell'Esposizione di Milano il numero degli assortimenti si era accresciuto a Schio di 33 e, quel che è più, se ne erano migliorati, come si faceva pure nel Biellese, i sistemi coi cilindri a *laniers*. Anche il sistema inglese a cinque tamburi di 72 pollici era rappresentato a Schio con 10 assortimenti. Il numero dei fusi, che potevasi calcolare a 200.000 nel 1867, era cresciuto a 250.000, essendosi le scardassatrici fatte più produttive. Il molino automatico di Platt aveva preso in parecchie fabbriche il posto dei *mull-jennys*, e si era introdotto con successo un nuovo tipo di molino fisso. Il numero dei telai meccanici si era quadruplicato da 250 a 1000, di cui 500 a Schio.

Il rapido sviluppo in Italia dell'industria delle lane a pettine e cardate, di cui abbiamo parlato, era dovuta in parte alla grande estensione presa dal Lanificio Rossi. Un più largo sviluppo si sarebbe certamente avuto anche in altre regioni, se si fosse potuto neutralizzare l'influenza perturbatrice di vari elementi, e cioè: 1°, il corso forzoso, che giovava piuttosto ai produttori della materia prima, ma pel fabbricante si riduceva a ben poca cosa, perchè il prezzo della materia prima, fattore principale del costo dei prodotti, si ragguagliava

sempre al corso dell'aggio; 2°, l'alto prezzo del combustibile e del ferro, l'inferiorità e l'insufficiente sviluppo delle officine dei nostri costruttori meccanici, comparativamente a ciò che, sotto tale riguardo, si osservava negli altri paesi manifatturieri; 3°, le abitudini della popolazione di certe parti d'Italia, ove dominava ancora l'amore dell'ozio e il bisogno di prolungati divertimenti, per cui nelle fabbriche avvenivano delle interruzioni di lavoro, che mentre diminuivano il prodotto nazionale annuo, recavano agli stessi operai un grave danno non solo pecuniario, ma anche igienico e morale; 4°, l'alto prezzo del denaro, le oscillazioni del credito, la deficienza d'istruzione, ecc. Tali erano le principali difficoltà contro cui la nostra industria aveva da lottare, e che ne impedivano il libero andamento. Tuttavia, per la buona indole e l'intelligenza dei nostri operai, per l'abilità dei nostri capi-fabbrica, per la intraprendenza ed il coraggio dei nostri fabbricanti, lo sviluppo dell'industria laniera era già tanto grande da far credere che, di lì a non molti anni, essa sarebbe bastata alle domande del mercato interno, anche tenuto conto del maggior consumo pel crescente benessere delle masse (1).

Le fabbriche di *cappelli di feltro* fiorivano nel Piemonte e particolarmente nel circondario di Biella e ad Intra. Erano per lo più piccoli opifici, che si dedicavano alla produzione di cappelli grossolani o di mezza finezza; ma incontravano non pochi ostacoli sulla loro via, per la deficienza delle materie prime, a cui si cercava di rimediare introducendo in qualche luogo l'allevamento del coniglio, destinato a fornire la più parte dei peli onde il feltro è composto. Erano inoltre poco avanzate le arti che dovevano fornire le parti complete, cioè le fodere, fatte o di tessuti misti di seta e cotone, di lana e cotone, o di carta armata di materie tessili; i galloni di seta e di cotone, e via dicendo. A Milano, però, s'incominciava a produrre abbastanza bene queste specialità. L'Ellena accertava circa 500 imprese con la massima densità, sia per il loro numero, come per folla di operai, nel Piemonte, seguito da Lombardia, Toscana e Campania. Il vecchio sistema di lavoro manteneva appena cinque o sei operai in ogni laboratorio, spensierati e lieti di andar girovagando di zona in zona, dopo un lungo tirocinio per acquistare abilità nella trentina di atti distinti imposti dalla faticosa lavorazione a mano. Moltissimi anzi erano passati nelle fabbriche dalla Savoia a Lione per impraticchirsi del mestiere, come di là qualcuno arricchitosi conduceva seco in Italia dei « contremaitres » per averli in

(1) Cfr. *Esposiz. Milano*, gruppo V, § V, pagg. 11 a 14.

aiuto nell'aprire una fabbrica propria. In Inghilterra, fin dal 1860, si era passati del tutto ai sistemi meccanici; in Italia otto anni dopo si accoglieva a Monza l'« arsone » e successivamente la pomiciatrice, ma si doveva essere cauti nell'adottarne altre per l'ostilità delle maestranze irritate, come dice il Porri, per la riduzione di valore, che ne risentiva il loro lungo tirocinio (1).

9. — *Industria serica.* Le vicende dell'industria della seta in questo decennio risentono delle forti oscillazioni nel quantitativo di bozzoli prodotti, delle variazioni della moda, dei mutamenti dei mercati stranieri con i quali più intensi erano gli scambi di prodotti serici.

La produzione dei bozzoli, che si era fortemente contratta per effetto dell'atrofia del baco, si era già sollevata nel precedente periodo, grazie agli sforzi dei nostri allevatori. Se all'inizio del decennio la coltivazione dei bachi, ad eccezione di qualche provincia, si faceva quasi interamente colle razze giapponesi, originarie o riprodotte da noi stessi, dopo fu fatta, per oltre un quarto, con razze indigene gialle, ed il prodotto in sete greggie gialle andò aumentando in modo da raggiungere un milione di chilogrammi. Secondo i dati, molto approssimativi, del Bonacossa la produzione dei bozzoli e sete greggie del periodo 1872-1880 sarebbe stata la seguente (in milioni di Kg.) (2):

	1872	73	74	75	76	77	78	79	80	Media 1872-80
Bozzoli	44.5	39.0	33.0	43.0	13.5	24.0	37.2	18.9	41.6	37.2
Sete greggie	2.90	2.73	2.20	2.87	0.95	1.80	2.65	1.45	3.10	2.30

Anche se i dati non sono esatti, tuttavia essi denunciano un andamento molto irregolare della produzione dei bozzoli, e quindi anche della seta greggia, con annate abbondanti, seguite da produzioni molto scarse. Se si aggiunge che, a partire dal 1872, la moda incominciò ad allontanarsi dalle seterie per abbandonarle, dopo, quasi del tutto, si capisce perchè si sia formata una rilevante eccedenza di produzione e un ristagno di materia lavorata, e per naturale con-

(1) Cfr. ELLENA, *industria*, pag. 104 e PORRI, *Evoluz.*, pag. 220.

(2) Cfr. *Esposiz. Milano*, sez. XIV, classe 32^a, pag. 8. La produzione del 1871 risulta sensibilmente superiore a quella del 1872, con una maggiore quantità pari al 10 %. Cfr. *Esposiz. Vienna*, vol. I, fasc. III, pag. 8.

seguenza avvillimento nei prezzi dei bozzoli e delle sete. Ma il raccolto del 1876, non arrivò ad un terzo di quelli degli anni precedenti, ed allora, dimenticando ad un tratto le ingenti rimanenze di merce, tanto greggia che lavorata, che ingombravano i magazzini, si formò in tutti il convincimento che il prodotto potesse mancare ai bisogni del consumo. Negozianti, industriali e capitalisti, tutti si fecero speculatori, ed in breve tempo i prezzi si spinsero ad altezze favolose. Tutta la merce che in Europa ed in Asia era e sarebbe rimasta ancora per molto tempo nei magazzini, allettata dagli alti prezzi, venne gettata di botto sui mercati; di qui una crisi della quale i dannosi effetti si poterono valutare per intero solo negli anni susseguenti. Dal più al meno i nostri industriali ne risentirono tutti, sicchè qualcuno dovette abbandonare il campo; e gli altri rimasero, ma con forze diminuite. Seguirono poi, su quattro, tre anni di raccolti scarsi, insufficienti all'alimentazione delle numerose filande, che esistevano prima o che erano sorte negli anni d'abbondanza, molte delle quali dovettero essere chiuse; e quelle che restarono attive furono obbligate a disputarsi la materia prima, pagandola ad un prezzo che lasciava perdita sul ricavo dei prodotti lavorati. Pure da questi mali l'industria in sè stessa si avvantaggiò, perchè gli industriali spinti dalle avverse circostanze, si misero a studiare, e ad applicare nei loro opifici tutti i perfezionamenti, diretti a migliorare i prodotti e ad aumentarne la quantità, diminuendo le spese (1).

La quantità di bozzoli prodotta in paese era integrata da importazioni notevoli, e ridotta da esportazioni, che lasciavano ora un saldo attivo, ora un saldo passivo, ma nell'insieme il prodotto lavorato in paese non subiva rilevanti spostamenti, salvo che nel 1870 quando l'esportazione netta, per l'abbondanza del raccolto, si avvicinò al mezzo milione di Kg.

Secondo la statistica dell'Ellena risultavano dediti alla trattura della seta 111 mila operai. L'industria si collegava alle condizioni agrarie dei luoghi ove era esercitata, perchè il contadino trovava nel lavoro industriale delle donne e dei fanciulli, addetti al setificio, un supplemento di salarii, che era necessario alla sua famiglia per integrare il reddito ottenuto lavorando la poca terra di cui disponeva. Lombardia, Piemonte e Veneto contribuivano al reparto degli addetti assorbendone i quattro quinti, così come disponevano della maggior parte delle bacinelle, il numero delle quali, secondo le indagini dell'Ellena, ammontava a 53370 per quelle a vapore, e a circa 30 mila

(1) Cfr. *Esposiz. Milano, Relaz.* BONACOSSA, *op. cit.* pag. 12.

per quelle a fuoco diretto. Rispetto al periodo precedente si notavano, dunque, dei progressi in quanto che tendeva a diventare generale l'impiego del vapore per il riscaldamento dell'acqua, conseguendo economia di combustibile ed ottenendo prodotti di colore più chiaro e quindi più apprezzati (1). I progressi erano più sensibili nell'Emilia, nelle Marche e nella Liguria.

Passando alla torcitura si nota un processo industriale più accentuato e che si stacca risolutamente dall'agricoltura. Le nostre filature non si limitavano solo a torcere le sete nazionali, ma importavano quantità crescenti di sete asiatiche, e le rimandavano all'estero dopo averle lavorate. La torcitura italiana si alimentava in media con 2 milioni di chilogrammi di sete greggie filate in Italia, 200 mila chilogrammi di altre sete europee e 800 mila chilogrammi di sete asiatiche (2). Essa trovava in Italia condizioni favorevolissime al suo incremento, perchè le nostre maestranze erano molto abili e le mercedi erano assai limitate. Si sperava, poi, che i miglioramenti del porto di Genova e l'apertura del Gottardo avrebbero richiamato direttamente le sete asiatiche greggie, dando così modo di avere un più facile e più economico approvvigionamento.

Gli operai addetti alla torcitura erano calcolati in 74 mila (3), dei quali 59 mila in Lombardia e 11 mila in Piemonte, mentre il numero dei fusi era stato calcolato in poco meno di 2100 mila dei quali 1638 mila in Lombardia, 357 mila in Piemonte, e 54 mila nel Veneto. La trasformazione ed i miglioramenti rilevati nelle filande sono confermati nei filatoi per la torcitura delle sete in trame ed organzini. Anche qui si riscontrava diminuzione nel numero degli stabilimenti, ed aumento nella loro importanza, abbandono degli stabilimenti vecchi lavoranti coi vecchi sistemi, riduzione o costruzione di non pochi altri a forma più razionale e perfezionata.

Dei fusi precedentemente accennati 27 mila erano destinati alla *filatura dei cascami di seta*, industria nascente, che rappresentava una coraggiosa iniziativa. Secondo le notizie raccolte in occasione dell'inchiesta industriale, dal setificio nazionale si ricavavano circa 5 milioni di chilogrammi di cascami, del valore di oltre 20 milioni

(1) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 108.

(2) Cfr. ELLENA, *Industria*, pagg. 47, 49.

(3) Nella *Relaz.* DEPRETIS è fatto osservare che, poichè molti operai lavoravano soltanto durante alcuni mesi, il numero delle persone si deve ritenere almeno doppio. I filatoi, ove si torceva la seta, impiegavano in media un operaio per ogni 40 Kg. di produzione annua. Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 106.

di lire. Di essi la parte migliore andava all'estero, mentre la cardatura nazionale lavorava più particolarmente i cascami scadenti del paese e quelli forestieri di qualità inferiore. Se ne cardavano annualmente 3.500 mila chilogrammi, producendo 700 mila chilogrammi di cardati o fiocco di seta, ed impiegando circa 6500 operai. I primi passi di quest'industria furono assai scabrosi. Il primo stabilimento sorto nel 1854 a Meina si era chiuso nel 1868; nel 1872 una società costituita da filandieri e negozianti di seta lombardi lo riattivava, ma essa non riuscì nemmeno a farlo prosperare. Altre due società sorte, una a Novara nel 1872, e l'altra a Jesi nel 1873, non ebbero migliore sorte delle precedenti; ma a poco a poco le condizioni migliorarono. Già al 1876 si avevano a Novara, a Zugliano presso Vicenza, a Meina sul lago Maggiore ed a Jesi, quattro importanti filature di cascami, che occupavano circa 9000 lavoratori e davano una produzione ragguagliata a circa 200 mila chilogrammi di filati all'anno, del valore di 6 milioni, oltre al prodotto tra fiocco e cascame scelto, pari a 40 milioni. Negli anni seguenti fino al 1881 si estendeva la cardatura meccanica, che era praticata in cinque grandi stabilimenti, due dei quali posti in Piemonte e tre in Lombardia. Essi davano circa 270 mila chilogrammi di cardati o pettinati, mentre altri 130 mila chilogrammi si ottenevano dalla cardatura manuale sparsa in molti villaggi della Brianza (1).

Se tali erano le condizioni dell'industria relativa ai primi stadi di lavorazione della seta, che ci mettevano ad uno dei primi posti nel mondo, ed in qualche caso al primo in Europa, passando alla tessitura, e cioè salendo l'ultimo gradino della scala industriale, ci trovavamo daccapo molto piccini. Dalla Francia ci separava un'immensa distanza, e Svizzera e Germania ci lasciavano molto addietro. Eccettuato Como, che era davvero un gran centro di tessitura, non avevamo più che le vestigia della nostra antica arte. Il numero di 20 mila telai, stimato per il 1862, era certamente superiore al vero perchè da indagini fatte in occasione dell'Esposizione di Vienna risultò che la cifra più attendibile fosse quella di 12 mila telai, di cui circa 7000 nelle provincie Lombarde, 2.500 in quelle di Piemonte, e 2.500 nelle provincie del Veneto, dell'Italia centrale e meridionale. Il numero degli operai direttamente occupati in questa industria poteva ritenersi non inferiore ai 20.000, nel qual numero vanno compresi, oltre i tessitori, tutti gli addetti alle operazioni sussidiarie,

(1) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pagg. 106 e 107; CONFEDERAZIONE, *Industria*, pag. 457, e *Relaz.* BONACOSSA, pag. 12.

quali le operaie incannatrici, le orditrici, le spoliere, coloro che spiegarono erimettevano le catene, che assortivano la seta, ecc. Il valore medio del prodotto dei 12.000 telai, ritenuto che essi lavorassero senza interruzione, poteva aggirarsi fra i 35 e i 40 milioni di lire, di cui un terzo rappresentato dalla tintura e dalla mano d'opera e le altre due parti dalla materia prima (1).

Da quel tempo la tessitura della seta rimase pressochè stazionaria, soprattutto a cagione della intensa crisi comune a tutta l'Europa (2). Ancora intorno al 1876 la fabbricazione dei tessuti incontrava in Italia parecchi ostacoli, uno dei quali nel fatto che i telai erano sparsi a domicilio dei contadini, ed avevano un lavoro precario e per ciò stesso meno perfetto. I telai meccanici, che facevano ottima prova all'estero, permettendo di produrre stoffe migliori ed a miglior mercato, furono impiegati a Desio nel 1869 e per molto tempo costituirono l'eccezione: la Lombardia non ne contava che 300 sparsi a Seregno, Desio, Chiari, Cantù, Cernobbio e Menaggio, mentre ne possedeva oltre 700 a mano. L'Ellena per il 1876 ne censiva in tutto 665 di cui solo 445 attivi contro 10.470 della Francia, alla quale egli assegnava 100 mila telai a mano contro 10 a 12 mila nostri (3). Mancava ancora in Italia un centro industriale in cui le tradizioni della tessitura serica potessero indurre i capitalisti a creare grandi stabilimenti, quali quelli per la filatura della seta. Altro ostacolo, riguardante pure l'ordinamento del lavoro, consisteva nella difficoltà dello spaccio, perchè i consumatori di tessuti serici, e specialmente delle cosiddette novità, preferivano di rivolgersi a Parigi, Lione, ecc., anzichè ai nostri fabbricanti (4).

Fino al 1875 la nostra produzione, oltre a fornire buona parte del consumo interno, aveva all'estero il suo principale e quasi unico sbocco nel mercato viennese; ma con l'inizio anche nella monarchia austro-ungarica della tessitura serica e della conseguente protezione doganale, fu preclusa l'entrata dei nostri prodotti in quel paese. Gli

(1) Cfr. ELLENA, *Industria*, pagg. 50, 52; *Esposit. Vienna*, vol. I, fasc. III, pagg. 7, 8.

(2) La guerra franco-germanica aveva dato vivo impulso alla tessitura italiana, ma questo impulso si dileguò ben presto. Onde non è da meravigliare che in mezzo a tanta incostanza di esportazione, i capitali nazionali fossero incerti nel dedicarvisi e preferissero il sistema dei telai sparsi, per cui si evitavano le spese di primo impianto, limitando l'alea al capitale mobile. Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 109.

(3) Cfr. ELLENA, *Industria*, pag. 51.

(4) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 108.

industriali italiani si rivolsero allora alla conquista del mercato parigino, tenuto dalle fabbriche lionesi, e vi riuscirono almeno in parte fino al 1888, fino a quando, cioè, in seguito alla guerra commerciale fra la Francia e l'Italia, il protezionismo francese non vi si oppose implacabile (1). Il risultato di questo nuovo orientamento si vide attraverso l'aumento del numero dei telai, quale risulta dai dati raccolti in occasione dell'Esposizione di Milano. Essendo sparsi un pò dappertutto nelle varie città d'Italia, era ben difficile il voler stabilire una esatta statistica dei telai allora battenti. La più positiva, per essere basata sugli elementi locali, stagionatura sete, tintura ed esportazione, è quella che ne attribuisce 8000 a Como e provincia, fino a Varese, mentre erano calcolati a 5000 gli altri telai sparsi fra Milano, Torino, Genova, Firenze, Lucca, Roma, Napoli e Sicilia. Ne risultava un totale per tutta Italia di 13.000 telai a mano, di cui pochi riuniti in appositi stabilimenti, la maggior parte sparsi nelle città e campagne, a domicilio dei capi operai, che lavoravano con telai propri a fattura per il fabbricante, dal quale ricevevano la pezza ordita con la rispettiva trama. In base al citato numero di telai si possono calcolare a circa 22.000 gli operai occupati nel complesso dell'industria delle stoffe seriche, cioè tanto nella tessitura, che nelle diverse operazioni preparatorie per la medesima. La loro produzione complessiva era valutata, al costo assai ridotto della materia prima, a 34 milioni, e cioè 22 milioni per Como e provincia e 12 milioni per il resto d'Italia (2).

In quanto alla *tintura* dei tessuti aveva fatto grandi progressi nel l'ultimo ventennio quella in *nero*; le vecchie tintorie si erano ingrandite, e se ne erano create molte di nuove. Le stesse case eseguivano anche la tintura della seta in *colore*, e tutto mostrava che quest'arte era progredita e che i nostri tintori potevano rispondere a qualsiasi esigenza del consumo, sia per la quantità, che per la qualità del lavoro di cui erano capaci. Ad ottenere un così florido stato di cose avevano contribuito molte circostanze, fra le quali merita di essere segnalata in primo luogo la maggiore istruzione dei nostri industriali, favorita dalle scuole speciali all'uopo istituite; ma il personale dirigente delle più importanti tintorie si domandava ancora all'estero e specialmente alla Francia (3).

Per fare una rassegna completa del setificio italiano, bisogna com-

(1) Cfr. CONFEDERAZIONE, *Industria*, pagg. 444, 445.

(2) Cfr. *Esposiz. Milano, Relaz.* BONACOSSA, pag. 21.

(3) Cfr. *Esposiz. Milano, Relaz.* GABBA, pagg. 16, 17.

prendervi anche i *galloni* e i *passamani* di seta che, secondo le deposizioni raccolte dall'inchiesta industriale, consumavano ogni anno in Lombardia 113.000 chilogrammi di filati di cascami. Altrettanto di casi delle *stoffe da mobili*, fatte con filati di cascami, che occupavano un numero considerevole di telai. Bisognerebbe poi tenere conto della produzione di sete cucirine fatte di dopponi, di cui l'industria nazionale provvedeva il mercato interno e anche quello estero; ma mancano i mezzi di stabilire con qualche approssimazione l'entità di questi rami secondari del setificio. In sostanza l'arte della seta aveva il primato delle industrie nazionali, ed impiegava all'incirca 300.000 operai (1).

10. — *Le industrie chimiche*. Sotto il nome di grande industria chimica, il Pavesi comprendeva la fabbricazione degli acidi minerali, della soda e del cloruro di calce, ma l'Italia non possedeva una tale industria, perchè ad eccezione di quella di Orbetello, già chiusa, non aveva alcuna fabbrica di soda. Avuto riguardo alle risorse minerarie, di cui il paese disponeva, e tenuto conto della produzione di materie prime vegetali, le industrie chimiche, in complesso, erano dunque, ben lontane dal farle giudicare anche debolmente sviluppate. Salvo in pochi casi affatto eccezionali, la produzione non bastava a coprire il consumo; interi rami non erano mai stati tentati, altri non potevano ancora considerarsi come regolarmente impiantati. Ancora all'epoca dell'Esposizione di Milano il Gabba constatava che la grande industria chimica non trovavasi in Italia in condizioni felici, e ciò non poteva non esercitare una sfavorevole influenza sullo svolgimento delle industrie a cui essa doveva fornire i materiali più importanti (2).

Ad eccezione dell'acido solforico, che era l'unico prodotto della grande industria che fosse oggetto di fabbricazione estesa, tutti gli altri prodotti, come la soda e i cloruri decoloranti per la più gran parte ci venivano dall'estero. Di *soda* se ne produceva appena 250 tonnellate, mentre se ne consumavano 12.000; si importavano inoltre quasi due mila tonnellate di *soda caustica*. La preparazione di questo prodotto con il processo generalmente usato di Leblanc, a causa delle grandi quantità di combustibile richieste (non meno di 4 chilogrammi di carbon fossile per uno di soda) non poteva vantag-

(1) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 107.

(2) Cfr. *Esposiz. Milano, Relaz. PAVESI, Le industrie chimiche*, pag. 5, *Relaz. Generale*, allegati, pag. CCCVIII, e *Conferenze*, pag. 225.

giosamente eseguirsi da noi; la fabbricazione del sale marino era per necessità assai limitata, e si effettuava, solo in condizioni speciali, in tre stabilimenti, che complessivamente producevano la quantità dianzi accennata, affatto insignificante rispetto all'importazione. Poichè non si poteva in nessun modo aspirare alla produzione della soda, era impossibile l'impianto di una grande industria chimica, non solo pari a quelle che si avevano in Inghilterra, ma neanche quali esistevano in Francia, dove le condizioni del combustibile erano assai più svantaggiose che in Inghilterra, e bisognava perciò accontentarsi di produrre l'*acido solforico* e l'*acido cloridrico* su piccola scala a seconda delle richieste delle industrie. Derivava da ciò che la fabbricazione dell'*acido solforico*, invece di essere, come negli altri paesi, un'industria accessoria, era in Italia oggetto di fabbricazione speciale (1). Ove però si ammetta che il consumo dell'*acido solforico* misuri con approssimazione il grado di sviluppo delle industrie chimiche di un paese, possiamo dire che il consumo, di anno in anno crescente, dell'*acido solforico* in Italia, e che nel 1880, superò le 11 mila tonnellate, di cui solo 400 importate, denotava un certo risveglio, specialmente ove si tenga conto che all'inizio del decennio esso non superava le 8 mila tonnellate. Questa produzione era ottenuta con impiego di piriti dallo Sclopis di Torino, con impiego di zolfo siciliano da tutti gli altri (2).

L'*acido cloridrico* si fabbricava specialmente a Milano in circa 800 tonn., mentre l'*acido nitrico* prodotto a Milano e ad Avigliana si aggirava sulle 500 tonn., e serviva principalmente per il *ferruggine*, con cui si tingevano in nero le sete. L'*ammoniaca* si fabbricava utilizzando le acque ammoniacali delle officine di gas delle principali città d'Italia, con una produzione di circa 1000 tonnellate all'anno, di cui una parte era convertita in *solfato* e serviva per usi agrari. Intorno al 1875 ebbe inizio la produzione del *perfosfato* (3).

La lavorazione dell'*allumite* o pietra d'allume, un tempo fiorentissima tra noi, e poi decaduta fino ad essere relativamente insignificante, cominciava a riaversi, e mentre faceva grandi progressi l'industria dell'*acido borico*, incontrava molto favore quella della produzione del *solfuro di carbonio*, spintasi fino a 200 tonn. all'anno. Un'altra industria che aveva indubbiamente fatto progressi, ed a cui

(1) Cfr. *Eposiz. Milano. Relaz.* PAVESI, pag. 6.

(2) La produzione del 1880 era formata da 4000 tonnellate di acido concentrato (66°) e 7000 di acido delle camere. Cfr. ELLENA, *Industria*, pag. 139.

(3) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 41, e CONFEDERAZIONE, *Industria*, pag. 247.

arrideva un bell'avvenire, era l'industria dell'*acido tartarico* e del *cremor di tartaro*, che si preparava già in quantità assai superiore al consumo, in modo da costituire oggetto d'una non indifferente esportazione. Meschina, per non dire nulla, era la preparazione di un altro acido vegetale, l'*acido citrico*, la di cui fabbricazione avrebbe dovuto avere in Italia la naturale sua sede, stante il fatto che delle 400 tonnellate allora preparate in cinque stabilimenti inglesi e rappresentanti una grande parte del consumo europeo, più di 350 tonnellate provenivano da sugo di limoni italiani. L'unica fabbrica italiana impiantata in Sicilia, e che fornì per qualche anno ragguardevole quantità di eccellente prodotto, dovette chiudersi, a quanto pare, per non aver potuto sopportare la concorrenza inglese.

In genere quale uno degli ostacoli più seri al manifestarsi dell'attività industriale nel campo chimico, si denunziava la deficienza del personale dirigente, e ne forniva la prova la completa mancanza di fabbriche di *colori* derivati dal catrame, per le quali l'intelligente direzione era il principale fattore (1). Il bisogno di buoni ed esperti direttori di officina era urgentissimo e per soddisfarlo sarebbe stato necessario dare maggiore impulso all'istruzione pratica di laboratorio, coll'estenderne e rinforzarne l'obbligo e col creare quella categoria di specialisti, che i tedeschi chiamavano ingegneri chimici, e di cui noi ancora difettavamo.

Fra le industrie che avevano veramente attecchito, in concorrenza con l'estero, si può citare la fabbricazione degli *alcaloidi* delle scorze *chin-china*, eseguita in Milano e Genova, e nella prima città su scala vastissima principalmente per un'esportazione, che superava già i 5 milioni di lire e che tendeva all'aumento (2).

L'industria delle *materie resinose*, tanto importante per le molteplici applicazioni che ricevevano i suoi prodotti, era appena allo stato rudimentale: lo stesso si dica delle industrie delle *vernici*, per le quali, specialmente le fini, eravamo tributari dell'estero; ma note più dolenti suggeriva l'industria dei prodotti della *distillazione* degli oli minerali, dei catrami e specialmente l'industria dei *colori d'anilina*, ecc., a cagione della già deplorata mancanza di personale idoneo. Per quanto riguarda i *colori minerali* va notato che l'industria della *biacca* era prettamente italiana e particolarmente ligure per tradi-

(1) Cfr. *Esposiz. Milano, Relaz. Generale*, Allegati, pag. CCCXI.

(2) La fabbrica Lombarda intorno al 1880 produceva quasi un terzo del *solfato di chinina* che si consumava in tutto il mondo e che si calcolava a circa 100.000 Kg. Il valore della sua produzione ammontava a circa 15 milioni. Cfr. *Esposiz. Milano, Conferenza GABBA*, pag. 235.

zione. Nel 1880, esistevano una ventina di fabbriche nel genovesato, mentre la preparazione dei colori era sparsa in tutto il Regno, segnatamente a Napoli, Milano, Verona, Livorno e Venezia, ed era esercitata da un gran numero di piccoli fabbricanti adoperando vari ossidi di ferro, fra cui, di particolare rinomanza, le terre di Siena, di Roma, e di Verona.

Continuava a mantenere le sue brillanti tradizioni ed a compiere nuovi progressi l'industria dei *fiammiferi*, che durante il decennio vide sorgere 12 fabbriche solide e bene avviate (1); si sviluppava poi l'industria degli *inchiostrici* specialmente da stampa che nel 1880 contava tre fabbriche nazionali abbastanza importanti, a Milano e a Firenze, che esportavano già i loro prodotti con successo, mentre l'inchostro comune da scrivere si fabbricava in speciali opifici sparsi in tutte le parti del Regno. Malgrado vi fossero dei giacimenti di *grafite*, in Italia non si producevano ancora le *matite*, che venivano importate dalla Francia e dall'Austria, nè c'era alcuna fabbrica di *prussiat*. L'estrazione del *nitro* dal nitrato di soda aumentava di rilevanza, dopo che la produzione della *polvere pirica* fu sciolta dai vincoli del monopolio (2).

Un'industria affatto nuova per l'Italia, e che in brevissimo tempo acquistò una grande importanza, sia per la quantità, che per la qualità della produzione, è quella della *gomma elastica* che fu impiantata nel 1872 dall'ing. Pirelli, assieme a quella dei conduttori elettrici, mentre sorgeva l'industria dei *tessuti elastici*. Lo svolgimento di questa industria era ostacolato dal limitato spaccio interno, dall'obbligo di dover ricorrere al mercato di Londra per la materia prima e dalla spesa di combustibile, ma nonostante questi ostacoli, la produzione salì in breve fino a 400 quintali di gomma elastica convertita in tubi, in valvole, in ebanite o gomma indurita. Fino al 1877 la *guttaperca* non si lavorava ancora; solo nel 1880 la Ditta Pirelli si accinse alla sua lavorazione e a quella dei *cavi* per condutture elettriche (3).

Nelle scarse industrie chimiche italiane i *saponi* avevano sempre

(1) Cfr. *Esposiz. Milano, Conferenze*, GABBA, pagg. 242, 243; CONFEDERAZIONE, *Industria*, pag. 318; DEPRETIS, *Francia*, pag. 43, e GINO BORGATTA, *L'industria dei fiammiferi*, in *Rivista delle Soc. Comm.li*, 1913, pag. 5. Nel 1880 l'importazione fu di soli 11 quintali per i fiammiferi di cera, stearina, ecc., e di 133 quintali per quelli di legno.

(2) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pagg. 44, 45.

(3) Cfr. ELLENA, *Industria*, pag. 140; DEPRETIS, pag. 116, e KOERNER, *Lincei*, pag. 35.

una grande importanza. Nelle nostre fabbriche predominava la lavorazione dei saponi di oliva, che resero già celebri Genova e Napoli. Erano più di 500 gli opifici in cui si fabbricava sapone, del quale si faceva una considerevole esportazione, rapidamente crescente, e già di molto superiore all'importazione che, di anno in anno, diminuiva nonostante l'aumento di consumo, dovuto alla floridezza delle industrie tessili ed all'incremento della civiltà (1). Anche l'industria della *stearina* indubbiamente si estendeva ed in un ventennio il numero delle fabbriche si era più che raddoppiato. Le fabbriche di *candele steariche*, le quali speravano di migliorare le loro condizioni di mano in mano che si sarebbe accresciuto il commercio diretto con l'America, erano situate nelle città principali del Regno. La produzione era quasi interamente consumata in paese, ed il clima d'Italia conduceva all'impiego, se non esclusivo, almeno prevalente, di grassi animali, i quali soli potevano fornire stearina che non si rammolisse alla temperatura della nostra estate. La produzione indigena era, però, lungi dal soddisfare ai bisogni del paese, ed era valutata a circa 42 mila quintali all'anno, di cui nove decimi prodotti nelle fabbriche del Nord (Torino, Genova, Milano, Venezia). La *colla* si fabbricava in ogni parte del regno, ma la sua produzione, che ammontava a circa 4000 tounellate all'anno, era più sviluppata nelle provincie meridionali, e specialmente nella Sicilia. L'industria della *cera* era particolarmente in fiore a Venezia (2).

11. — *Industrie diverse. Ceramiche e vetrerie.* La mostra ceramica italiana a Vienna aveva dimostrato che, rispetto alla parte artistica, i nostri lavori potevano sostenere il confronto degli stranieri e che il lato debole della nostra industria stava nella parte tecnica manifatturiera, nella quale inglesi, francesi, tedeschi e belgi ci erano superiori. Gli sforzi degli industriali italiani avrebbero dovuto perciò essere rivolti al miglioramento della manifattura e più particolarmente a quella delle *terre cotte artistiche*, ramo che, dato il rincaro della mano d'opera pei lavori di pietra, era suscettibile di un grande sviluppo, ed era meno d'ogni altro esposto ai danni della concorrenza forestiera. Anche l'industria delle *terraglie fini dure* avrebbe potuto essere meglio coltivata, poichè questo genere di prodotti era ormai entrato

(1) Cfr. *Esposiz. Milano, Relaz. Generale*, allegati, pag. CCCXIII, e DEPRETIS, *Francia*, pag. 47.

(2) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pagg. 42, 51, 46 ed *Esposiz. Milano, Relaz. PAVESI*, pag. 30.

nell'uso giornaliero, anche delle famiglie non provvedute di lutto censo.

All'epoca dell'inchiesta industriale moltissimi fabbricanti di ter-
raglie e porcellane dimostrarono che, essendo essi costretti a trarre
dall'estero buona parte delle materie prime, quali le terre refrattarie
e il caolino, visto che non si era trovato ancora nè il modo, nè la
convenienza di servirsi delle nostre, essi non riuscivano a far concor-
renza alla Francia e all'Inghilterra e chiedevano, perciò, un aumento dei
dazi, senza del quale sarebbero stati costretti a procurarsi dall'estero
i servizi da tavola, da caffè e da *toilette*, cotti e smaltati, per appli-
carvi solo la decorazione e la marca di fabbrica. In accoglimento di
tali richieste, che parvero fondate, nella tariffa doganale del 1878
il dazio sulle maioliche grossolane fu aumentato del 10, 20 e talora
anche del 30 per cento, ma queste nuove tariffe fecero restringere
l'importazione solo momentaneamente, perchè nel 1880 essa riprese
il sopravvento (1).

Rispetto ai *vetri* d'uso comune, domestico, edilizio, ecc. le con-
dizioni non erano migliori, chè anzi se nella ceramica qualche cosa
si era fatto, riguardo alla vetreria si può dire che tutto rimanesse
ancora da fare. Risale però a questo decennio l'industria delle *bot-
tiglie* nere, dei bottiglioni e delle damigiane, di cui le prime fabbriche
furono impiantate a Savona, a Porlezza, a S. Giovanni Lupatolo
(Verona) e di esse la più importante era, ed è ancora per numero
di forni, quantità di produzione e numero di operai impiegati la ve-
treria di Savona. Dapprima le vetrerie erano attrezzate con sistemi
privativi e con forni comuni, ma verso il 1880 vennero introdotti i
primi forni « Siemens », che segnarono un gran passo verso la mo-
derna organizzazione.

Intorno al 1878 la fabbricazione del vetro in Italia aveva impor-
tanza solo nella specialità veneziana delle conterie, degli smalti, dei
vetri filigranati e dell'avventurina. L'industria delle *conterie* dava una
produzione annua oscillante fra i cinque e i dieci milioni di lire con
il lavoro di 3-400 operai. Cotesta arte abbracciava la fabbricazione
delle margheritine o perle, che la moda adottava, ora più, ora meno,
negli ornamenti femminili con relativa irregolarità di consumo e pre-
carietà di lavoro. Dopo la fabbricazione delle conterie e degli *smalti*
per ordine d'importanza, veniva quella delle *lastre da finestre*, sparsa

(1) Cfr. *Esposiz. Milano, Relaz. PAVESI*, pag. 161 e *Relaz. generale*, pag. 555.
Per notizie dettagliate sulle condizioni dell'industria ceramica si veda il grosso
volume di G. CORONA, *La Ceramica*, Milano, Hoepli, 1885.

in tutte le parti del Regno, i cui prodotti avevano annualmente un valore approssimativo di tre milioni di lire, e che occupava circa 1200 operai. La fabbricazione delle bottiglie nere ne occupava circa 300, con una produzione di un milione di lire, pari a quella degli oggetti di cristallo e dei soffiati di vetro per uso domestico. Nell'insieme l'industria vetraria dava una produzione di 15 milioni di lire ed impiegava quasi 6000 lavoratori. Nel 1878 gli industriali domandarono forti aumenti della protezione doganale, ma il Governo non volle seguirli su questa via, e le modificazioni alla tariffa si informarono al concetto di togliere le sperequazioni, ma di non mutare sostanzialmente il regime daziario sui vetri, e finalmente di tenere presenti, rispetto alla misura dei diritti, la convenienza di ulteriori negoziazioni coll'impero Austro-Ungarico, specialmente interessato in questa materia (1).

Cartiere. — L'analfabetismo, così diffuso da abbracciare nel 1881 i tre quinti della popolazione, tratteneva con la lettura scarsa di libri e giornali l'ingrandirsi del consumo della carta. L'Ellena ne calcolava la produzione interna al 1876 intorno ai 60 milioni di Kg. per un valore di 50 milioni di lire. Se ne esportava almeno un ottavo, e la quota avrebbe potuto essere più alta, se una certa quantità di stracci non avesse preso la via dell'estero, servendo per stivare i lavori in marmo (2): non mancava un certo arrivo di carta dai paesi di oltre confine, ma rimaneva di parecchio al disotto di quanto noi vendevamo fuori del mercato nazionale. A caratterizzare la lentezza di evoluzione dei metodi usati basta ricordare come la macchina continua, inventata nel 1799 dal Robert, fosse all'estero di uso larghissimo verso il 1840; invece in Italia, venti anni dopo, si contavano 687 tini di fronte ad appena 59 macchine, ed ancora nel 1876 queste erano salite al triplo, senza che i tini per il lavoro alla forma avessero perduto troppo terreno, anzi anch'essi erano cresciuti.

(1) Cfr. COFEDERAZIONE, *Industria*, pag. 647 e DEPRETIS, *Francia*, pag. 159 e 160.

(2) Centro del commercio degli stracci era Livorno, dove si faceva anche una considerevole importazione di stracci esteri di qualità inferiore, che venivano ivi assoggettati ad una lavorazione, consistente nella loro cernita, pulitura, ed assortimento, per essere quindi riesportati. Questa industria, che dava lavoro a ben 600 operai e questo commercio che, al pari di quello degli stracci nazionali, giovava molto al commercio dei marmi, ed alla marina mercantile, si facevano sotto l'egida del porto franco, che permetteva di riesportare gli stracci, senza pagare il dazio d'esportazione di cui essi erano gravati. Cfr. *Annali del Min. di Agr. Ind. e Comm.* 1870, 2^o. III, pag. 25.

Nonostante le difficoltà maggiori che incontrava la produzione della carta a macchina in Italia, per l'alto costo del combustibile, dei prodotti chimici e delle macchine, che in gran parte si dovevano trarre dall'estero, tuttavia essa prese il sopravvento sulle cartiere a mano, aiutata particolarmente dall'uso delle forze idrauliche, che portavano ad un'economia ragguardevole nelle spese di produzione (1), mentre le cartiere a mano si reggevano solo grazie al bassissimo livello dei salari degli operai (2).

Secondo le notizie contenute in un documento ufficiale nel 1878 l'industria della carta era esercitata con circa 70 macchine continue di grandi dimensioni, capaci in media di una produzione giornaliera di 1200 chilogrammi ciascuna; con altrettante macchine a tamburo, che potevano fornire giornalmente 300 Kg., e con 600 tini atti a dare ogni giorno 75 Kg. di carta, lavorando solamente durante le ore diurne, mentre le macchine lavoravano anche durante la notte. La produzione annua totale della carta bianca e colorata, comprendendovi anche la carta sugante, la carta grossa per involti e i cartoni, ammontava a 36 milioni di Kg. per un valore di 32 milioni di lire. I lavoratori occupati nell'industria erano, fra adulti e fanciulli dei due sessi, circa 14.000, di cui il 60 % donne e fanciulli. Le fabbriche potevano ripartirsi, secondo la loro natura, in quattro diverse classi, e cioè: 1°, cartiere a mano, nelle quali si seguiva ancora il sistema di fabbricazione, che era in vigore dappertutto sul principio del secolo, prima della invenzione delle macchine continue, e in cui si adoperava come materia prima quasi esclusivamente lo straccio; 2°, cartiere a macchina, ove si faceva uso non soltanto di stracci, ma anche di succedanei, che richiedevano una preparazione meccanica, come il legno, il caolino ecc.; 3°, cartiere a macchina, che accoppiavano

(1) Cfr. PORRI, *Evoluz.*, pag. 183 e ELLENA, *Industria*, pag. 107.

(2) Il fenomeno era rilevato dalla Commissione d'inchiesta sugli scioperi che nella relazione (pag. 12), denunciava di avere trovato nella valle del Liri, negli operai delle cartiere e del laticificio, i salari più modesti di tutto il Regno. La fabbricazione della carta si esercitava esclusivamente nel comune d'Isola e contava 8 stabilimenti con 1732 operai. Essa versava tuttavia in buone condizioni economiche, era tecnicamente assai progredita e sosteneva con onore la concorrenza interna ed estera. L'abbondanza delle braccia vi manteneva il salario ad una misura assai modesta, ma la continuità del lavoro, la grande sobrietà degli operai e la paterna sollecitudine dei maggiori industriali per i loro lavoratori, creavano per questi ultimi uno stato di relativo benessere. Nella Valle del Liri vi erano 16 macchine per carta e 5 per carta d'involto, oltre a 4 stabilimenti per la pasta di legno. Vi erano anche tre fabbriche di feltri, usati in quelle cartiere. Cfr. *Epos. Milano, Rel. GAVAZZI*, pag. 34.

allo straccio i succedanei preparati con processi chimici; 4°. cartiere a macchina, nelle quali non si faceva nessun uso di stracci. Sotto l'aspetto della produzione la più importante era la seconda classe; della quarta non vi era che la cartiera di Romagnano Sesia nella quale si impiegava esclusivamente paglia di riso. Fra le cartiere a macchina nessuna faceva uso solo di stracci; la cartiera di Serravalle Sesia dedicava una delle sue macchine a far carta con sola canapa pettinata per uso speciale del Consorzio degli istituti di emissione.

In generale si può asserire che il Piemonte emergeva per maggiore produzione e per l'industria più colossale; la Lombardia era più eclettica e produceva molto e bene; Genova era specializzata nella carta a mano; il Veneto faceva buona carta, specialmente commerciale; nella Romagna le fabbriche, massime a mano, erano assai apprezzate; il Napoletano, nelle provincie di Sora e Terra di Lavoro, aveva una fortissima produzione, conseguenza naturale delle grandi forze d'acqua possedute. I suoi prodotti erano vari, buoni e l'esportazione assai forte. In Sicilia l'industria era molto modesta, senza macchine e con una produzione varia. Le piccole cartiere, dirette e per lo più amministrate dagli stessi proprietari in piccoli centri, dove le spese generali di produzione e d'impianto erano minori, con una clientela limitata, ma sicura, e facili sbocchi, avevano nel complesso una esistenza abbastanza continua e attiva, mentre la grande industria non prosperava molto, perchè le macchine producevano meno e meno bene che negli altri centri (1).

Alle nostre cartiere a macchina giovò molto l'introduzione della pasta di legno, più generalmente il piovolo, alla cui riduzione in pasta si applicarono solo mezzi meccanici. Tuttavia si continuò a fare un uso sempre più largo di stracci, in quantità indicate in cifre discordanti (2). Nei riguardi della qualità del prodotto occorre ricordare che

(1) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pagg. 111, 112; ELLENA, *Industria*, pag. 104, *Espos. Milano, Relaz.* GAVAZZI, pagg. 34, 41, 26.

Intorno al 1878 il Seismit Doda dava delle notizie sulla consistenza dell'industria che differiscono solo lievemente da quelle dell'Ellena. Da esse risulterebbero esistenti 523 stabilimenti, che adoperavano una forza motrice di 258. H. P. a vapore e 13477 idraulici, ed una maestranza complessiva di 16.532 persone di cui 6731 femmine e 2695 fanciulli. Le macchine continue erano indicate in 97, quelle a tamburo in 70; i tini in 946. I dati del Gavazzi sono molto vicini a quelli del Doda; solo il numero degli operai è fatto salire a 22.500.

(2) Come fa rilevare il Gavazzi nella citata relazione, una statistica esatta della produzione dei cenci in Italia era impossibile a farsi perchè lo straccio era una produzione speciale, non calcolabile *a priori*, nè controllabile in nessun modo,

da molte delle nostre fabbriche a mano uscivano prodotti altamente stimati anche all'estero, e specialmente carta per musica, per atti notarili e simili. In quanto alle carte valori quelle italiane godevano di una tale fama da farci ritenere, specialmente riguardo ai francobolli, superiori agli inglesi. Nell'insieme l'industria, per quanto ancora aiutata dal dazio di esportazione degli stracci, combatteva contro gravi difficoltà, perchè la produzione eccedeva il consumo del mercato nazionale, obbligando ad una esportazione non sempre fatta a prezzi favorevoli.

Industrie alimentari. Passando al gruppo delle industrie alimentari, e ricordando quanto abbiamo già avuto occasione di dire nel capitolo sulla produzione agricola, accenneremo anzitutto alla fabbricazione dell'alcool.

La storia dell'industria dell'alcool in Italia dal 1871 al 1881, è una storia di progresso abbastanza rapido e costante, tanto che l'alcool importato, che prima superava spesso di molto la produzione nazionale, fu gradatamente vinto e, dopo, anche superato da questa. Per quanto però, fosse ragguardevole la produzione in alcuni stabilimenti, che gareggiavano con i migliori di Germania e Francia, l'industria non aveva in complesso raggiunto quel grado di sviluppo e di importanza a cui era chiamata dalle naturali condizioni del paese, di modo che più della metà dello spirito consumato ci veniva sempre dall'estero (1). Le fabbriche di maggiore importanza erano quelle che impiegavano materie farinacee, ed alla fine del decennio erano in numero di 18; le altre avevano, in generale, un lavoro intermittente e nella massima parte distillavano vino e vinacce. In parecchi luoghi si estraeva pure il cremor di tartaro, facendo anzi di tale operazione l'industria principale. A tali fabbriche sono da aggiungere circa 9000 piccole distillerie agrarie, fornite di lambicchi a fuoco diretto, che preparavano alcool al tempo della vendemmia estraendolo dalle vinacce.

tranne che dal consumo delle cartiere e dalle tabelle di esportazione e di importazione, tabelle che alcuni credevano poco esatte, confrontandole tra loro nei risultati complessivi da centro a centro. L'A v o n d o, per esempio, nella sua relazione sulla carta, all'Esposizione di Parigi del 1878, calcolava la produzione per l'Italia in 40 milioni di chilogrammi; il deputato F a b b r i c o t t i, in un discorso alla Camera nel 1877, l'aveva calcolata in 30 milioni: mentre un rapporto della Camera di Commercio di Milano del 1878 la faceva ascendere a 65 milioni. Il G a v a z z i (pag. 26) calcolava la produzione in 46,7 milioni di Kg., di cui consumati 45,6, e cioè 18 dai tini e 37 dalle macchine. Cfr. *Atti Parl. Cam. Dep.*, documenti, sessione 1878, n. 69, pag. 19.

(1) Cfr. GIGLIOLI, pag. 123 ed *Esposiz. Milano, Relaz. Generale*, allegati, pag. CCCXII.

La media produzione alcoolica delle piccole distillerie stava a quella delle fabbriche come 4 a 10, e quella dell'alcool ricavato dai fari-nacci rappresentava oltre la metà della totale produzione interna. Si notava allora, con alquanto preoccupazione, una tendenza all'au-mento delle fabbriche dedite alla distillazione dei vini e delle vi-nacce, al punto da fare senz'altro escludere che si dovesse ricorrere a sforzi od artifici tendenti ad indirizzare l'industria verso una via d'incremento che si giudicava pericolosa (1).

Nel 1879 sorse la prima distilleria per lavorare le sostanze ami-dacee con la diastasi, e si ebbe come sottoprodotto la « borlanda », che serviva all'alimentazione del bestiame. Il maggior impulso, però, all'industria dell'alcool venne dato dall'applicazione della tassa interna di fabbricazione che, applicata per intero al confine, veniva riscossa in Italia per abboni, anche se le mutevoli vicende del regime fiscale, oltre ad influire sulle entrate dello Stato, reagivano sullo sviluppo dell'industria e sulle statistiche della produzione, le quali venivano ad occultarne una parte considerevole (2). La produzione nazionale era, dunque, in notevole aumento, e nelle cifre reali passava dalla media di 83 mila Ettolitri nel 1871-73, a quella di 130 mila negli anni successivi.

Connessa con la precedente era l'industria della fabbricazione delle bevande alcooliche fermentate. La produzione della *birra* era sempre poco ragguardevole in quantità, ed era ben lungi dal raggiun-gere la bontà delle birre estere, a causa principalmente del clima e della difettosa lavorazione, sicchè era sempre la birra estera che riu-sciva più gradita al palato e più digeribile. In quanto alle *acque gassate*, fu solo nel 1870, con l'inizio della preparazione dell'anidride

(1) Dalla *Relazione* MAGLIANI. Citato da CANTAMESSA, pagg. 83, 86.

(2) Cfr. KOERNER, *Linnei*, pag. 17. Riservandoci di riparlare della questione fiscale nel capitolo sulle finanze, qui basta ricordare, ad esempio, che nell'appli-cazione della legge 3 giugno 1874, che andò in vigore il 1° gennaio 1875, e durò fino al 1879, si verificarono vari inconvenienti causati dal fatto che la legge aveva attinto i suoi criteri a quanto si faceva in analoga situazione all'estero; e, come all'estero i fabbricanti avevano subito imparato a sfruttare le norme della durata della fermentazione, così i fabbricanti italiani, seguendo l'esempio, con processi tecnici nuovi, riuscirono ad applicare fermentazioni tumultuose per ottenere illeciti aumenti di prodotti nei limiti di tempo fissati dalla legge. E quindi, mentre le sta-tistiche ufficiali del quinquennio 1875-1879, danno una media produzione interna totale di 65 mila ettolitri circa di spiriti, compresa la distillazione delle vinacce e dei vini, dall'avveratosi aumento delle fabbriche risultava che il prodotto reale era effettivamente ben maggiore: si asseriva, infatti, che raggiungesse circa il triplo della cifra ufficiale. Cfr. CANTAMESSA, pag. 71.

carbonica in bombole, che la loro preparazione cominciò ad assumere carattere industriale, ed a richiedere il controllo delle leggi sanitarie e fiscali dirette a regolarne la produzione. Quanto ai *liquori* la mancanza di raffinerie di zucchero e di buone distillerie di alcool obbligava i fabbricanti a pagar care le materie prime, da comprare all'estero perchè, adoperando materie prime indigene, i liquori riuscivano scadenti perchè fabbricati con alcool non perfetto. Oltre a mancare di finezza, cioè di fusione fra l'alcool e lo sciroppo, essi non erano tanto intimamente misti da formare un tutto omogeneo. Cresciute di numero erano anche le fabbriche di *vermouth*, ciascuna delle quali aveva un metodo diverso di fabbricazione (1).

La quistione di produrre lo *zucchero* dalle *barbabietole* fu lungamente agitata in questo decennio, ed il governo non mancò di promuovere in ogni modo le iniziative singole o collettive, nel campo pratico, facilitando gli studi nel campo teorico, e inviando all'estero tecnici per osservare l'esperienza altrui; ma ciononostante, dato lo scarso entusiasmo degli agricoltori, il problema rimaneva insoluto. Tra il 1870 ed il 1875 erano sorte alcune fabbriche e s'era costituita una società per l'impianto di una raffineria a Sampierdarena, ma non prosperarono nè le une, nè l'altra; anzi delle prime una sola rimase in piedi. Si noti che, come osserva il Depretis, nel 1877 le fabbriche di zucchero di barbabietole godevano d'una protezione del 25 per cento e più col dazio allora in vigore, mentre secondo dichiarazioni di uno degli stessi interessati, sarebbe bastata una protezione assai minore di quella promessa con il progetto di modifica del regime fiscale, che concedeva un dazio di venti lire per quintale. E poichè qualcuno domandava un ulteriore aumento di protezione, il Depretis, pur ammettendo che trattandosi di industrie nascenti bisognava aiutarle, riteneva che una protezione di 20 lire per quintale costituiva un aiuto molto efficace. Se c'è, egli diceva, l'inconveniente di un'industria nel suo nascere, c'è anche il vantaggio che questa industria, appunto per essere nata tardi, può aiutarsi di tutte le esperienze fatte nei paesi esteri (2).

Ma sorgeva, ad ogni modo, anche in Italia, col regime fiscale dello zucchero, ed era vivamente agitata dagli interessati, la questione industriale, questione, però, che trovava ogni sua ragione di

(1) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 33; *Esposiz. Milano, Relaz. Generale*, allegati, pag. CCCXXIX e *Relaz. gruppo IV*, pag. 156 a 158, e CONFEDERAZIONE, *Industria*, pag. 416.

(2) Cfr. DEPRETIS, *Discorsi*, VI, pagg. 600, 601.

essere unicamente nel campo della produzione, per la differenza, che fu a lungo mantenuta, fra il dazio di importazione e la tassa di fabbricazione dello zucchero raffinato (1). Sta di fatto che l'industria della raffinazione, grazie agli aiuti ricevuti con il regime protettivo, si era molto sviluppata, come si può rilevare dai dati dell'importazione dello zucchero greggio e raffinato. Mentre l'importazione del greggio passava da 141 mila q.li al 1871, a 650 mila nel 1879, quella del raffinato diminuiva da 570 a 366 mila, per ridursi ulteriormente, dopo il provvedimento del 1879. È chiaro, perciò, che le fabbriche nazionali furono in grado di effettuare la lavorazione di una quantità di materia prima tripla di quella lavorata all'inizio del decennio.

Passando alle altre industrie alimentari possiamo affermare che erano dappertutto visibili i segni di un innegabile progresso. La produzione industriale dei *surrogati del caffè*, iniziata in Europa nella prima metà del secolo XVIII, sorse in Italia fra il 1860 ed il 1880, e ben presto le fabbriche italiane si trovarono in condizione di soddisfare ad una parte notevole del consumo interno, anche se in taluno degli anni intermedi, per effetto della legislazione fiscale, furono obbligate ad una temporanea chiusura (2). Il miglioramento nelle condizioni generali della popolazione dava luogo ad una più larga attività nella industria dei dolci e mentre si accentuava la fabbricazione dell'*amido*, che però era prodotto ancora in quantità lontana dal provvedere al consumo interno, sorgeva un'industria affatto nuova che aveva con l'amido una stretta parentela, e cioè l'industria dello *zucchero d'amido o glucosio*, a cui l'amido serviva di materia prima.

Circa le *paste alimentari*, per quelle fabbricate in molte regioni d'Italia si appalesava un positivo miglioramento nella manipolazione, a causa dei perfezionati sistemi, mentre quelle del napoletano erano sempre fatte per lo più con vecchi e tradizionali ordegni. Occorre, poi, ricordare il mirabile impegno col quale si era cercato di trasformare in breve volgere di anni l'industria della *macinazione*, malgrado che fosse stata contrariata nel suo progresso dalle vessazioni della tassa del macinato. Questa tassa oltre ad avere incagliato tutte le prove e gli esperimenti fatti per introdurre i nuovi sistemi perfezionati di molitura, fu di gravissimo ostacolo alla produzione di farine raffinate, e mantenne l'industria in confini sempre angusti,

(1) Cfr. PLEBANO, II, pag. 150.

(2) Cfr. CONFEDERAZIONE, *Industria*, pag. 418, e MINGHETTI, *Discorsi*, VI, pag. 383.

e tali da costringerla a produrre farine ordinarie a scapito del miglioramento dell'industria e del suo tornaconto (1). Si trasformavano annualmente in farina 3 milioni di tonnellate di grano e 2,5 di granturco e cereali minori, e si utilizzavano più di 35.000 cavalli di forza, vale a dire quasi quattro volte la forza assorbita da tutte le filature di cotone. L'aumento di valore creato dalla sola lavorazione del frumento, per trasformarlo in farina, importava una somma di oltre 100 milioni all'anno.

L'industria di *semi oleosi* era ben lungi dall'aver raggiunto quello sviluppo che le forze naturali ed il consumo dell'olio in paese avrebbe potuto indicare. L'Italia esportava annualmente 54.000 quintali di semi oleosi, contro un'importazione di soli 30.000 quintali. La causa principale del ritardo era attribuita alla difficoltà di collocare il pannello ottenuto dalla torchiatura, e che per la massima parte doveva essere venduto all'estero. L'uso del pannello caratterizza un'agricoltura intensiva, poichè col mantenimento di un maggior numero di animali, si procura una maggior fertilità al suolo, ma esso esige nell'agricoltore una coltura che non era comune da noi, dove l'ignoranza da parte dell'acquirente, e le frequenti frodi da parte del venditore, rendevano assai difficile un giusto apprezzamento dei vantaggi di questo foraggio (2). Si deve infine accennare che nel 1876 sorse in Italia il primo impianto frigorifero per la produzione del *ghiaccio*; che nell'anno precedente era sorta la prima fabbrica di *margarina* con produzione di *oleomargarina*, ottenuta dalla fusione di grassi animali scelti, e che nello stesso anno 1875 Francesco Cirio impiantava a Torino la prima modestissima fabbrica di *conserven alimentari* (3).

(1) Cfr. *Esposiz. Milano, Relaz.* PAVESI, pag. 51, *Relaz. COMES*, sez. IX, pag. 10, 27. Retta dapprima su una doppia base di percezione, quando funzionava il contatore di giri, la tassa doveva necessariamente spingere il mugnaio a peggiorare i suoi prodotti perchè il lucro, ch'ei poteva ripromettersene, era più rapido e più facile di quello che egli avrebbe potuto aspettarsi dalla migliorata lavorazione del grano. Venuto il pesatore, questo gravissimo difetto cessò, ma subentrarono degl'inconvenienti di applicazione agli apparecchi nuovi, che intanto erano venuti sostituendosi alle macchine, e quindi un imbarazzo di rigori fiscali, necessari, ma dannosissimi, che distoglievano gli esercenti dall'adottare i nuovi apparecchi. Con la soppressione della tassa si vedevano però già i nostri molini trasformarsi, e si nutriva speranza che, sulle rovine dei leggendari e pittoreschi molini di un tempo, potessero sorgere dei veri stabilimenti industriali organizzati in guisa da resistere ad ogni concorrenza. Cfr. *Esposiz. Milano, Confer.* SALDINI, *I progressi di alcune industrie meccaniche*, pagg. 167, 123.

(2) Cfr. *Esposiz. Milano, Relaz.* PAVESI, pag. 21, 22.

(3) Cfr. CONFEDERAZIONE, *Industria*, pag. 283, 348 e 382.

Pesca. — La pesca in Italia era un'industria di grande importanza, poichè vi attendevano tutte le popolazioni delle nostre lunghissime spiagge, ma i suoi prodotti erano in gran parte consumati in paese. Solo il tonno sott'olio e i pesci salati, e specialmente le sardelle e le acciughe, formavano oggetto di una esportazione di qualche entità (1). Migliori sorti si preparavano alla pesca grazie alla legge del 3 giugno 1877, che volle conciliare i diritti della libertà con le ragioni dell'industria (2).

Nel corso del decennio il numero dei pescatori risulta in sensibile aumento, essendo passato, da 23 mila a 38 mila circa, ma si deve trattare di un aumento più apparente che reale, dovuto soprattutto all'entrata in vigore del nuovo codice per la marina mercantile. In diminuzione era, invece, il numero dei pescatori addetti alla grande pesca, cioè quella fatta fuori del distretto di iscrizione delle barche o nelle coste estere. Mentre era, infatti, in lieve aumento il numero dei battelli addetti alla pesca costiera, quelli armati per la grande pesca, che erano 2800 per 22 mila tonn. al 1871, salirono fino al massimo di 4940 per 38 mila tonn., due anni dopo, ma poi cominciarono a ridursi, e quando venne a cessare il trattamento di favore previsto dai trattati stipulati con l'Austria e con la Francia, cioè nel 1876, caddero a 1962 navi per 19 mila tonn. Al 1880 non ne risultano partiti che 800 per 7768 tonn.

I metodi di pesca ed in genere il prodotto di essa non erano gran che mutati; la mentalità conservatrice dei pescatori, sotto molti aspetti assai somigliante a quella dei contadini, era un grave ostacolo al perfezionamento dei nostri sistemi pescherecci, tuttora mantenuti con le direttive tracciate dagli antichissimi avi. Del resto, ad attenuare la colpa della classe dei pescatori, bisogna ricordare che i nostri mari non sono i più addatti per la trasformazione dei metodi di pesca, e nulla mi è parso mai più inutile delle fatiche della Commissione consultiva per la pesca, e delle spese di pubblicazione degli atti relativi. Se la somma a tale scopo erogata fosse stata distribuita in

(1) È da avvertire che nelle cifre dell'esportazione delle statistiche ufficiali, in circa 5 mila tonn., non è compreso il pesce raccolto da pescatori chiogetti lungo le spiagge dell'Istria e della Dalmazia, da quelli delle Puglie nelle acque della Grecia e della Turchia, e da quelli della riviera ligure di levante lungo le coste francesi del mediterraneo, perchè venduto direttamente dai pescatori alle popolazioni di quelle coste. Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 54.

(2) La legge sulla pesca del 1877 fu preceduta da un poderoso lavoro in cinque volumi, coordinato dal Prof. Targioni-Tozzetti, in cui sono raccolti tutti i documenti riguardanti i provvedimenti presi dai cessati governi e sono esposte dettagliatamente le condizioni dell'industria.

sussidi ai pescatori poveri, questa derelitta classe ne avrebbe ricavato un giovamento mille volte maggiore del poco di buono, che può essere derivato dagli sforzi di quanti in sessant'anni si sono occupati di quest'argomento.

Un certo sollievo alle condizioni dei pescatori avrebbe potuto derivare dallo sviluppo delle ferrovie che, collegando i centri interni alla costa, allargava il mercato di consumo, ma purtroppo la mancanza di capitali, nei pescatori propriamente detti, li privava dei benefici connessi al miglioramento nel sistema dei trasporti, benefici che erano, invece, sfruttati dai rivenditori, che accaparravano a prezzi di favore il prodotto delle barche e potevano collocarlo sempre più vantaggiosamente sui mercati di consumo.

Si era invece intensificata la pesca del *corallo* a cui erano dediti circa 500 bastimenti per 5 mila tonn. di stazza, con una produzione in aumento. Prima del 1880 il prodotto della pesca era assai piccolo, e perciò la merce aveva grande valore ed il corallo lavorato si vendeva a prezzi alti, ma nel 1880 mutò sostanzialmente lo stato delle cose. Già nel 1875 si era scoperto un ricco banco nelle acque di Sciacca, a circa 15 miglia dalla costa, e nel 1878 se ne era trovato un altro a 20 miglia. Nel 1880 si scoprì nei medesimi paraggi, a circa 30 miglia un terzo banco, dal quale si ebbe un prodotto veramente cospicuo. Il valore del corallo pescato in quell'anno si calcolava a circa tre milioni di lire(1). Ciò dava modo all'industria della lavorazione di aumentare i suoi prodotti, che erano più facilmente collocati all'estero anche grazie al cresciuto movimento dei forestieri. La pesca delle *spugne*, iniziata nel 1866, prendeva nel decennio largo sviluppo, e verso la fine utilizzava circa 25 battelli per 500 tonn.

Cuoi e pelli. La concia delle pelli era sempre una delle industrie italiane più ragguardevoli. Per provarlo basta ricordare, con l'Ellena, che la materia prima onde si alimentava (pelli crude) ascendeva a circa 500 mila quintali ogni anno, le pelli conciate e rifinite erano a un dipresso 200 mila quintali, e il loro valore si ragguagliava a un centinaio di milioni(2). La preparazione delle pelli era industria sparsa in tutte le provincie del Regno, e si esercitava non solo sulla materia prima nazionale, ma anche sopra una grande quantità di pelli importate dall'estero, perchè lo scarso consumo carneo, dovuto alla sobrietà della popolazione, limitava di molto la produzione nazionale di materia prima. Infatti, ad eccezione delle pelli d'agnello

(1) Cfr. *Atti Regime Doganale 1903*, pag. 300.

(2) Cfr. ELLENA, *Industria*, pag. 115.

e capretto per guanti, l'Italia non produceva un quantità di pelli sufficiente per alimentare le sue concerie, nè bastava al suo stesso consumo; quindi, oltre ad una certa quantità di cuoi e pelli lavorate, se ne importavano una grande quantità allo stato grezzo e semi-grezzo, cioè di pelli crude col pelo ed altre semplicemente conciate od in crosta. Ma mentre il nostro paese scarseggiava di pelli grezze, esso era per compenso uno di quelli più abbondantemente forniti di materie concianti non solo pei suoi bisogni, ma anche per inviarne all'estero (1).

La lavorazione delle pelli di grossi animali, dei bovini in specie, aveva nel paese ottime tradizioni, e lungi dal temere la concorrenza estera, doveva cercare sui mercati stranieri lo spaccio dei propri prodotti. La così detta *suola* (cuoio grosso) costituiva, infatti, la maggior parte delle nostre esportazioni. Rispetto alle pelli di vitello e di capra preparate per tomaie, non che a quelle di agnello e di capretto per guanti, l'industria nazionale non riusciva ancora a vincere la concorrenza estera. L'industria del marocchino era pure inferiore alla similare estera e progrediva a stento, sebbene non le mancassero buoni elementi per svolgersi. La verniciatura delle pelli era pressochè nulla e non accennava a sorgere, forse per il limitato consumo nel paese; dovevansi altresì trarre dall'estero tutte le pelli fini ad uso di pelliccie, di cui però il consumo era ancora molto scarso.

L'industria era esercitata da piccoli opifici; l'Ellena ne aveva censito oltre 1300 con una massa complessiva di circa 11 mila operai. All'epoca dell'esposizione di Milano si poteva però constatare che, mentre era cresciuta di molto la produzione, era per contro diminuito il numero delle fabbriche, e quello degli operai era passato a 15 mila, il che denotava un progresso con tendenza verso il regime delle grandi manifatture (2). Mentre nella Sardegna la lavorazione delle

(1) La grande maggioranza dei conciatori, per tradurre in cuoi le diverse qualità di pelli, si serviva delle scorze di rovere, leccio, cerro e pino, fornite dalle selve montane d'Italia. In alcune concie e per il cuoio da *suola* si usavano vallonea ed altri frutti tanniferi d'Asia e di America. Cfr. *Esposiz. Milano, Relaz. A. CAT-TANEO*, pag. 6.

(2) Questo movimento era particolarmente accentuato nella provincia di Torino, in cui si contavano da 50 a 60 concerie, di cui la maggior parte, o per dir meglio le principali, si trovavano nel circondario stesso od a poca distanza, ove si potevano sommare a 26 o 28 le manifatture tra concie e rifiniture, con circa 900 a 1000 operai, che producevano annualmente da soli per un valore di circa 6 milioni di lire. La fabbricazione però accennava già a portarsi fuori del

pelli, relativamente alle risorse della regione, non era molto sviluppata, nelle provincie liguri vi erano da 70 a 80 concerie, con 500 a 650 operai, le più importanti delle quali si trovavano nei dintorni di Genova. Nelle provincie napoletane, e massimamente nelle vicinanze della città di Napoli, l'arte del cuoio era in progresso per quel che riguarda le grosse pelli per suola, e le pelli di montone conciate al sommacco, che si vendevano per la più gran parte in crosta. Si calcolava ad oltre 300 il numero delle concerie, gran parte delle quali lavoravano su piccola scala.

La somma dei prodotti dell'industria poteva stimarsi a 40 milioni di chilog. del valore di 150 a 200 milioni di lire, nei quali non sono compresi i derivati di varie industrie che impiegavano il cuoio e le pelli lavorate, come la calzatura, il corredo militare, selleria, calzoleria, finimenti, guanti, lavori da ortopedico, da legatore di libri, da valigiaio, da fabbricante di astucerie, o adoperati per trasmissioni di movimenti, per cilindri da filatore, ed altri lavori meccanici (1).

La fabbricazione dei *guanti* era sempre importante, anche se spesso non aveva sufficiente forza di capitali e corredo di macchine appropriate; e accanto ad essa prosperava l'arte delle *calzature*, ancora limitata alla lavorazione a mano, e la cui produzione, se si eccettua la città di Napoli e qualche altra città marittima, che già cominciavano con buon successo ad avviare l'esportazione, serviva soltanto al consumo interno.

Industria quasi nuova per il nostro paese era la *valigeria*, segnatamente per gli articoli di lusso. All'inizio del Regno non si fabbricavano in Italia che bauli e certe borse da viaggio in tessuto, presto cadute in disuso. Le valigie, le sacche da notte, le borse da signora, i *nécessaires* s'importavano da Francia, Austria e Germania e qualche volta dall'Inghilterra; dopo il 1860 a Torino e a Milano s'iniziò la fabbricazione delle valigie, che andò poi mano mano sviluppandosi, in maniera che, sia in queste due città, come in quasi tutte le altre città d'Italia, essa riuscì non solo ad emanciparsi dall'estero, ma ad inviare all'estero, segnatamente nell'America meridionale, in Oriente, in Svizzera e persino in Austria, i suoi prodotti. Si fabbricarono pure in paese sacche da notte, borse da signora e qualsiasi altra guardaroba da viaggio.

recinto daziario della città e più specialmente verso i vicini comuni. Cfr. *Esposiz. Milano, Relaz.* PAVESI, pag. 144.

(1) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 62, *Esposiz. Milano Relaz.* PAVESI, pagg. 145 e segg., *Relaz.* A. CATTANEO, pag. 6.

Industrie diverse. Notevolmente si era sviluppata la fabbricazione degli ombrelli, tanto da acqua che da sole, raggiungendo un tale grado di perfezione da affrancarci completamente dall'importazione estera. Le fabbriche di Francia e d'Inghilterra, che in tempi non lontani ne inviavano nel nostro paese per ingente somma, ridussero le loro spedizioni a cifra insignificante; mentre la produzione nazionale non solo era divenuta in grado di soddisfare al consumo interno, ma già esportava in grande quantità, con onore e profitto (1).

Nella fabbricazione degli *strumenti musicali* al 1873 l'Italia era decaduta affatto per gli *strumenti a corda*; era ancora la prima nella fabbricazione delle *campane* e delle *corde armoniche*; teneva ben fronte all'Austria e alla Francia per gli *strumenti a fiato* di ottone, ma perdeva al paragone di quest'ultima per quelli di legno. Per le grancasse, tamburi, timpani e piatti musicali era fra le prime, mentre nella fabbricazione dei *pianoforti*, degli *organi*, degli *armoni* e loro parti era affatto nell'infanzia e veniva addirittura dopo la Spagna (2). Tuttavia negli anni seguenti si fece qualche progresso, ed a Torino l'industria acquistò notevole importanza per i pianoforti *verticali*. La fabbricazione di pianoforti a coda fu negli ultimi tempi introdotta a Napoli ed anche a Roma se ne fece qualche tentativo. A Milano ed in parecchie altre città d'Italia continuarono a lavorare dei prodotti i quali mettevano insieme dei pianoforti, pigliandone i pezzi fatti presso i fabbricanti torinesi o all'estero (3).

In incremento erano altresì le industrie per la lavorazione del legno. L'eccesso di esportazione per oltre 3 milioni di lire dimostrava che, intorno al 1880, le fabbriche di *mobili* italiani, non solamente provvedevano ai bisogni interni, ma largamente rispondevano anche alle richieste estere. E ciò sta ad indicare che la bontà ed eleganza dei mobili nostri erano apprezzate anche fuori, principalmente per i mobili scolpiti e intarsiati i quali formavano la maggiore esportazione. Le impiallaccature, i pavimenti intarsiati, le tavole di legno da ebanista determinavano annualmente un copioso scambio fra l'Italia e l'estero, e se l'importazione di tali lavori era superiore all'esportazione, ciò dipendeva specialmente dal fatto, che i fabbricanti

(1) Cfr. *Esposiz. Milano*, sez. VI., *Relaz.* RIVA, pagg. 31 e 16.

(2) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 138.

(3) Le poche meschine fabbriche di questi istrumenti, esistenti principalmente in Napoli e Torino, non potevano infatti chiamarsi tali, poichè esse ritiravano da Parigi e da Vienna quasi tutte le forniture intere per i pianoforti, il feltro, i profili, le corde, le armature in ferro, ecc. Cfr. *Espos. Vienna*, Gruppo XV, pagg. 57, 59.

italiani non possedevano ancora nelle loro officine tutte le macchine necessarie, per facilitare la segatura dei legnami, e per rendere quindi più economico il loro prezzo (1).

L'*oreficeria* era fortemente combattuta dal contrabbando e tentava quindi ad affermarsi. Poichè i suoi prodotti sono fra i pochi articoli che, con piccolissimo volume rappresentano un valore ingente, con il dazio stabilito dalla tariffa generale del 1873, in L. 14 all'ettogramma, quel poco che entrava in Italia non passava per la dogana, incaricandosi le case estere di farlo pervenire ai destinatari franco di spese e di rischi, con uno per cento del valore fatturato. Si giudicava allora che a volere eliminare seriamente il contrabbando, il dazio d'entrata avrebbe dovuto essere ridotto a non più di L. 4 all'ettogramma, e cioè otto volte il dazio francese; e quanto all'industria si riteneva che, più che dalle tariffe daziarie, il progresso fosse collegato ad un lavoro più accurato e di buon gusto, alla varietà dei modelli a seconda delle ricerche, e alla lealtà di produzione e commercio (2). Infine si deve ricordare che nel 1877 per opera di due modesti operai, nasceva in Cadore l'industria italiana degli *occhiali*, con la fabbricazione di semplici parti in metallo per occhiali (3).

(1) Cfr. *Esposiz. Milano*, gruppo VIII, *Relaz.* FINOCCHIETTI, pag. 34.

(2) Cfr. *Esposiz. Milano*, classe 42^a. *Relaz.* E. BOSELLI, pag. 10.

(3) Cfr. CONFEDERAZIONE, *Industria*, pag. 766.

CAPITOLO III.

Commercio estero e politica commerciale

SEZIONE I.

Commercio estero e bilancia economica

1. Commercio estero: esame per categorie di merci — 2. Paesi di provenienza e destinazione — 3. La bilancia economica.

1. — L'esame del commercio estero in questo periodo è reso alquanto difficile dalle variazioni che, a partire dal 1878, furono introdotte nella tariffa doganale, e che modificarono la nomenclatura e l'aggruppamento delle merci. La tariffa del 1862 era divisa in 20 categorie, quella del 1878 in 16, perchè alcune merci affini furono fuse in unica categoria, mentre venivano effettuati spostamenti notevoli nell'ordine delle categorie, che dal 1878 in poi risulta completamente diverso dal precedente⁽¹⁾. In definitiva la nuova tariffa restò così formata per categorie: I, acque, bevande ed olii; II, generi coloniali, droghe e tabacchi; III, prodotti chimici, medicinali, resine e profumerie; IV, colori e generi per tinta e concia; V, canapa, lino e juta; VI, cotone; VII lana; VIII, seta; IX, legno e paglia; X, carta e libri; XI, pelli; XII, minerali, metalli e loro lavori, XIII, pietre, terre, vasellami, vetri e cristalli; XIV, cereali, farine, paste e pro-

(1) Gli spostamenti più importanti furono i seguenti: La cat. XX fu fusa con la II che venne a comprendere, così, i tabacchi, le droghe e i generi coloniali; la cat. XV della paglia fu assorbita da quella del legno; i minerali e metalli (cat. XVI) macchine ed armi (cat. XV) e l'oro e l'argento ed i relativi lavori (cat. XVII) formarono unica categoria; furono egualmente fuse le categorie XVIII (pietre e terre) e XIX (vasellami, vetri e cristalli); la XV categoria fu formata prendendone i prodotti qua e là, e cioè: gli animali nella VI, i pesci nella V, i grassumi, nella IV, cera ed acido stearico nella II, capelli e corallo nella XV; mentre la cat. II della vecchia tariffa veniva sdoppiata in due altre della nuova.

dotti vegetali; XV, animali, prodotti e spoglie di animali; XVI, oggetti diversi.

La nuova classificazione determinò, inoltre, non trascurabili spostamenti di valore, perchè essa rese possibile la correzione di valori unitari radicalmente errati, che non poteva essere effettuata se non con il cambiamento di tariffa (1). Immutato rimase anche il criterio per la determinazione del valore delle merci fino a quando, con R. D. 2 ottobre 1879, n. 5119, non fu creata la Commissione Centrale dei valori per le dogane, incaricata di rivedere ogni anno i valori delle merci adoperati nelle statistiche doganali e introdurvi le occorrenti variazioni (2). Ciò rende impossibile per tutto il decennio il confronto per categorie, e rende non perfettamente comparabili i dati dei primi sette anni con quelli dell'ultimo triennio.

Osservando i dati della Tav. II si nota che, in media, nei due periodi 1871-76 e 1877-80 il commercio ha avuto uno svolgimento pressochè uniforme, mentre i dati, presi anno per anno, presentano delle notevoli differenze. Se noi restringiamo l'analisi al commercio speciale troviamo infatti un massimo di 2544 milioni nel 1876 ed un minimo di 2049 nel 1871, con una differenza di 495 milioni, che corrisponde quasi ad un quarto del valore medio del decennio, mentre le differenze fra un anno e l'altro oscillano fra un aumento massimo di 305 milioni nel 1872, ed una diminuzione massima di 435 nel 1877. Il 1871 e 1872 segnano aumenti che rallentano nel 1873, anzi all'esportazione si ha addirittura una riduzione di 34 milioni, che viene superata di oltre 100 milioni nel 1874; nel 1875 le importazioni continuano a cadere, mentre le esportazioni cominciano a salire. Nel 1876 tutti e due i rami aumentano fortemente, ma nel 1877 si fa un ruzzolone che porta i dati a cifre molto basse. Dopo un anno, il 1878, incerto per il nuovo regime doganale, il 1879 segna un nuovo aumento, mentre il 1880 si svolge con andamento normale. Vicende di varia natura, politica ed economica, influiscono, dunque,

(1) A darne un'idea basta accennare che i dati del 1877 rettificati in base ai nuovi elementi di tariffa presentano all'esportazione una differenza di 26 milioni, dovuta quasi interamente ad una più esatta misura del valore dell'oro e dell'argento esportati. Cfr. *Annuario 1884*, pag. 75.

(2) La *Commissione Centrale per le Dogane* era divisa in sei sezioni e doveva procurarsi gli elementi presso le Camere di Commercio, i comizi agrari, le pubblicazioni varie, gli ingegneri delle miniere, gl'ispettori forestali, e presso la Direzione Generale della Statistica per i valori esteri. Riuniti tutti gli elementi essa doveva presentare entro il 15 gennaio la tabella dei prezzi, da rendere esecutoria con decreto del Ministro delle Finanze.

Movimento commerciale con l'estero dal 1871 al 1880.
Valore commerciale in milioni di lire. Commercio speciale (1).

	Cifre assolute annuali				Differenze rispetto all'anno precedente			Commercio di transito
	Importaz.	Esportaz.	Totale	Eccedenza importaz.	Importaz.	Esportaz.	Totale	
1871	964	1085	2049	- 121	+ 68	+ 329	+ 397	128
1872	1187	1167	2354	20	+ 223	+ 82	+ 205	121
1873	1287	1133	2420	154	+ 100	- 34	+ 66	175
1874	1305	985	2290	320	+ 18	- 148	- 130	115
1875	1215	1034	2249	181	- 90	+ 49	- 41	79
1876	1327	1217	2544	110	+ 112	+ 183	+ 295	103
1877	1156	953	2109	203	- 171	- 264	- 435	92
1878	1071	1045	2116	26	- 85	+ 92	+ 7	81
1879	1262	1107	2369	155	+ 191	+ 62	+ 253	97
1880	1226	1132	2358	94	- 36	+ 25	- 11	117
Media 71-77	1206	1082	2288	124	»	»	»	116
» 78-80	1186	1095	2281	91	»	»	»	98
» 67-70	904	769	1673	135	»	»	»	88
Aumento % del 78-80 sul 67-70	34.3	42.3	36.4	- 32.6	»	»	»	11.4

(1) Ricordiamo che all'importazione il *commercio generale* comprende le merci estere introdotte nel Regno, senza tener conto della ulteriore loro destinazione, sia per deposito, sia per consumo nel paese o per transito; il *commercio speciale* indica le sole merci sdoganate per consumo nello Stato. All'esportazione il *commercio generale* comprende le merci nazionali o nazionalizzate, che si spediscono all'estero, e le merci estere che escono dallo Stato in transito; il *commercio speciale* comprende le sole merci nazionali o nazionalizzate che si spediscono all'estero. Si considerano nazionalizzate quelle merci di origine estera che, entrando nello Stato, erano sottoposte al trattamento stabilito per le merci destinate al consumo interno, e che perciò, se riesportate, si equiparavano alle nazionali. Cfr. *Annuario 1884*, pag. 135.

sul commercio estero, facendolo oscillare con variazioni assolute e relative talvolta molto rilevanti.

Passando ad esaminare le varie merci, che formavano oggetto di larghi scambi internazionali, ci serviremo della nuova classificazione per categorie, attingendo i dati per il 1871-77 alle categorie rispettive della vecchia tariffa.

Cat. I. — *Spiriti, bevande, ed olii*. Il movimento di queste merci è stato sempre rilevante, ed è molto significativo.

Importantissimo è quello dei *vini*, di cui l'importazione segnò il massimo nel 1873 con 154 mila ettolitri, e dopo andò sempre diminuendo fino al punto che nel 1880 non superò i 32 mila, di cui 28 mila di *vino in botti* e 3318 in *bottiglie*. In media nel 1871-75 l'importazione si aggirò sugli 85 mila ettolitri per il valore di 4 milioni, mentre nel quinquennio successivo si ridusse a 56 mila per 2,5 milioni. Tale diminuzione dipese dal fatto che le provincie, che prima usavano di trarre il vino da altri paesi, lo domandarono dopo alle altre regioni italiane, sia per il miglior prezzo che per i non pochi miglioramenti, che si erano introdotti nella nostra industria enologica. L'esportazione, invece, ebbe un aumento straordinario, in parte perchè la produzione dei nostri vini cresceva e migliorava, ma principalmente a causa delle devastazioni della fillossera in Francia, dove si cercò un compenso sia con la coltivazione della vite americana, sia estendendo in Algeria il terreno perduto per la vite in Francia. Ma poichè ciò non si poteva ottenere in breve tempo, l'Italia concorse con la Spagna a rifornire il mercato francese. L'esportazione del vino in fusti, durante il periodo 1871-78, superò i 500 mila ettolitri solo in due anni (1872 e 1878); negli altri anni fu molto inferiore, e in alcuni non raggiunse neppure i 300.000 ettolitri. Nel 1879 si verificò uno straordinario aumento e l'esportazione superò il milione di ettolitri, arrivando cioè al doppio di quanto era stato esportato nell'anno precedente. Altro e maggiore sviluppo si ebbe nel 1880, poichè si raggiunsero i 2.189 mila ettolitri, e quindi lo smercio dei nostri vini all'estero si quadruplicò nel breve corso di soli due anni.

La maggior parte dei vini italiani, dal 1879 in poi, prendeva la via della Francia; nel 1880 l'anno, cioè, della maggiore esportazione, ve ne furono spediti per 1.838 mila Ettol., vale a dire più di cinque sesti del totale. Dopo la Francia, i nostri vini trovavano il loro smercio in Inghilterra, nella Svizzera, in Germania e nell'America meridionale, mentre l'esportazione verso l'impero Austro-Ungarico, che in qualche anno aveva raggiunto una certa importanza, negli ultimi anni andò diminuendo. Particolarmente rilevanti erano le nostre esportazioni nella Svizzera, mentre segnavano cospicui incrementi quelle dirette in Germania. Migliorava così sensibilmente la quota con cui l'Italia partecipava al traffico del gruppo dei principali paesi esportatori d'Europa: per la quantità dalla media del 6.6 % dei primi otto anni, l'Italia balzava a quella del 17 % del 1879-80, ma era,

purtroppo, sempre bassa la nostra partecipazione in valore, passata solo dal 4,8 al 9,3 per cento (1).

Rilevante era sempre l'importazione dell'*acquavite* registrava aumenti sensibili quella della *birra* in botti o in bottiglie. Interessante è, poi, per questo periodo l'andamento del commercio dell'*alcool* la cui importazione si presenta a sbalzi, in corrispondenza della mutevole legislazione fiscale, perchè le variazioni del regime fiscale erano sempre precedute da una più o meno lunga procedura parlamentare, ed i commercianti avevano il tempo di regolarsi in modo da sfuggire alla prima applicazione delle nuove norme. Così la legge emanata nell'agosto 1870 andò in vigore solo il 1° gennaio 1871. Questo lunghissimo preavviso mise gli interessati in grado di fare comodamente copiose provviste di alcool, in guisa che, al principio dell'applicazione della legge si ebbe lo stagnamento delle vendite e l'arenamento nella produzione interna. L'importazione del 1871 fu perciò minima, ma crebbe nel 1872, e più ancora nel 1873-74 quando, in vista delle nuove disposizioni fiscali, raggiunse la copiosa cifra di 159 mila ettolitri all'anno. Oscillò, poi, intorno ai 70 mila Ettol., per fare un nuovo balzo a 98 e 129 mila nel 1879 e 1880 per effetto della legge del 1879.

Le differenze abbastanza notevoli nelle quantità di *olio d'oliva*, esportate annualmente durante il decennio, sono in buona parte dipendenti dal minore o maggiore raccolto ottenuto dai nostri oliveti. Nel 1875 si esportarono 927 mila quintali di olio, cioè il doppio di quello esportato nel 1874, che segnò la quantità minore dell'invio dei nostri olii all'estero, e che fu pure l'annata più sfavorevole per raccolto di questo prodotto. In media l'esportazione netta, dal primo al secondo quinquennio, si ridusse da 683 a 637 mila quintali (2). Francia, Inghilterra, Russia, Austria e America erano i paesi che principalmente facevano richiesta dei nostri olii. L'esportazione per l'Olanda ebbe una certa importanza fino al 1871, ma dopo gradatamente diminuì. In genere il commercio oleario, sia interno che estero, come del resto quello degli altri prodotti agrari, mancava di organizza-

(1) Cfr. *Relaz. LAMPERTICO*, pag. 167, *Comm. prod. agr.*, pag. XIV. e *Produzione e commercio del vino in Italia e all'estero*. Roma, Bertero, 1892, pagg. XX e XXII.

(2) Si deve avvertire che in Italia non si fabbricava sapone con olio d'oliva importato, ma che tutto l'olio d'oliva impiegato a quest'uso era di produzione nazionale. Se nella statistica si trova una ragguardevole introduzione d'olio d'oliva, lo si deve in parte almeno ripetere da ciò che alcuni olii di semi, adoperati ad adulterare l'olio d'oliva, erano introdotti sotto falsa denominazione. Cfr. *DEPRETIS*, *Francia*, pag. 42.

zione. Si tenevano il vino in cantina e l'olio nei magazzini, finchè si presentava il compratore, aspettando finchè era possibile, poi, incalzando il bisogno, si finiva per cedere la merce a speculatori, che aspettavano appunto questo momento per ottenerla a discrezione (1).

Fortemente si sviluppava l'importazione degli altri *olii fissi*, compreso quello di cotone, che da 47 mila q.li al 1871, pur con qualche oscillazione, raggiungeva i 214 mila nel 1880, toccando così una cifra che dopo non fu più raggiunta per moltissimo tempo. In aumento era pure l'importazione del *petrolio*, anch'essa sensibile ai mutamenti di regime fiscale: da 416 mila quintali nel primo quinquennio si passò a 494 mila nel secondo.

Nel biennio 1879-80 in media le importazioni di tutta la categoria ammontarono a 54 milioni contro 174 di esportazioni, con un saldo attivo di 124 milioni.

Cat. II. — *Generi coloniali, droghe e tabacchi*. Mentre era quasi stazionaria l'importazione di *caffè* nella media di 129 mila quintali all'anno, ciò che denota che il contrabbando aveva avuto modo di organizzarsi splendidamente, l'importazione dello *zucchero* subiva un forte spostamento nelle due qualità del *raffinato* e del *greggio*, com'è visibile dai dati seguenti (media biennale in migliaia di quintali):

	1871-72	73-74	75-76	77-78	79-80
Greggio	152	320	376	476	506
Raffinato	554	480	452	314	257

Nel decennio, dunque, lo zucchero greggio triplicava la quantità, mentre si dimezzava il quantitativo del raffinato; il totale poi mostrava una tendenza all'aumento che di fatto era molto maggiore di quello apparente, ove si tenga conto del largo contrabbando (2). Il consumo era allora ritenuto dal Luzzatti più vicino ai quattro che ai tre Kg. per abitante; mancavano però gli elementi per poter affermare quale fosse il consumo dello zucchero nelle diverse parti del Regno (3). Il crescente consumo del *tabacco* dava luogo ad un au-

(1) Cfr. *Comm. prod. agr.*, pag. XIV e BERTAGNOLI, pag. 283.

(2) Dalle statistiche dell'Austria, della Germania, dell'Olanda, dell'Inghilterra, della Francia e di altri paesi, da cui l'Italia traeva lo zucchero greggio e raffinato, appare una spedizione di zucchero in Italia maggiore di quella che non si rileva dalle statistiche italiane. Vi era dunque un largo margine di contrabbando, ed i raffinatori di San Pier D'Arena lo valutavano ad un quinto del consumo. Cfr. LUZZATTI, *Inchiesta*, pag. 200.

(3) Dall'esame delle statistiche doganali fino al 1877 il Sella credeva di poter dedurre che il consumo dei generi coloniali fosse nell'Alta Italia almeno il

mento di importazione (da 140 a 170 mila quintali nei due quinquenni), non essendo la produzione nazionale sufficiente a fronteggiare le maggiori esigenze. Per tutta la categoria la media dell'ultimo biennio lasciava un saldo passivo di 101 milioni su 108 di importazioni.

Cat. III. — *Prodotti chimici, generi medicinali, resine e profumerie*. Lo scarso sviluppo delle industrie chimiche nazionali influiva su questa categoria. Avevamo esportazione modesta di *acido borico*, in circa 30 mila tonn. all'anno; crescente importazione di *carbonato di soda* e di *potassa*, che verso la fine del decennio superò la media di 120 mila quintali; crescente esportazione di *tartaro*, *grume di botti* e *feccia di vino*, oscillante esportazione di *sal marino* e *sal-gemma* intorno alle 100 mila tonnellate, eccesso di esportazione nei *saponi comuni*; prendeva poi maggior rilievo l'importazione di *gomme* e di *prodotti resinosi* che si aggirava intorno agli 80 mila q.li all'anno. In valore le esportazioni nel 1879-80 si aggiravano sui 39 milioni superando di 5 milioni le importazioni.

Cat. IV. — In questa categoria avevano solo un certo peso i *generi per tinta e concia*, di cui la quantità importata tendeva a crescere passando da 171 a 203 mila quintali dal primo al secondo quinquennio, mentre l'esportazione, quasi doppia, si contraeva passando da 381 a 369 mila quintali. Crebbe da 13 a 22 mila quintali l'importazione di *colori* e *sostanze coloranti*, mentre nel triennio 1877-79 si svolse una notevole esportazione di *talco* polverizzato. Nell'insieme si aveva un saldo passivo di 10 milioni su 21 di importazione.

Cat. V. — *Canapa, lino e juta*. Come abbiamo già visto *lino* e *juta* erano largamente importati, mentre della *canapa* si faceva cospicua esportazione, sia nel tipo greggio, che nel pettinato, ma del primo tipo in proporzione circa dieci volte maggiore del secondo, ed intorno ai 300 mila quintali. In lieve aumento era l'importazione dei *filati*, che si aggiravano sui 50 mila quintali, mentre aumentava fortemente quasi dal nulla l'esportazione, che nel 1880 raggiunse i 24 mila q.li. Quella dei *tessuti*, aumentata fino al 1878 fino a 41 mila q.li, regredì a 30 mila nel 1880. In diminuzione era invece l'esportazione di *cordami*, che dopo aver toccato il massimo nel 1873 con 37 mila q.li, regredì fino a poco più di 20 mila alla fine del decennio.

doppio delle altre parti d'Italia, ciò che si spiega facilmente per le diverse abitudini, perchè vi erano dei luoghi ove certamente il caffè e lo zucchero non erano una base importante dell'alimentazione del povero, mentre in altre parti succedeva proprio il contrario. Cfr. SELLA, *Discorsi*, V, pag. 414.

Complessivamente i prodotti di questa categoria lasciavano un saldo attivo di 17 milioni sur una esportazione di 49 milioni di lire.

Cat. VI. — *Cotone*. I dati relativi all'importazione netta del *cotone* e derivati sono i seguenti (in migliaia di quintali):

	1871	72	73	74	75	76	77	78	79	80
Cotone greggio	105	125	216	231	167	196	234	225	251	252
Filati	86	78	109	109	119	134	127	89	65	56
Tessuti	99	97	104	148	125	120	107	102	89	87

Per il *cotone in bioccoli* o in massa, se si eccettua il 1875, in cui ne furono introdotti soltanto 186 mila quintali, negli anni antecedenti ed in quelli successivi l'importazione fu di gran lunga superiore; anzi nel 1874 essa superò i 300 mila quintali e nel 1879 raggiunse i 370 mila quintali, cifre dalle quali occorre, però, sottrarre la quantità esportata. I principali mercati di rifornimento erano i possedimenti inglesi dell'Asia; veniva poi l'America settentrionale, e in qualche anno anche l'America centrale. L'Egitto, specialmente negli ultimi anni, concorse largamente all'importazione del cotone, e nel 1880 ne inviò oltre 100.000 quintali. Dalla Francia fino al 1879 ne giunsero in media circa 20.000 quintali, ma nel 1880 la sua esportazione diminuì notevolmente. L'Austria fino al 1875 ne inviò in quantità notevoli, ma negli anni successivi fino al 1879 ridusse di molto l'invio (1).

La quantità di cotone greggio che restava disponibile per l'industria, anche tenendo conto della diminuita produzione, era in notevole aumento specialmente negli ultimi anni, mentre rilevante era la contrazione dell'importazione dei *filati*. Questa diminuzione non si può attribuire alla nuova tariffa doganale che per gli anni 1879 e 1880, mentre le importazioni si erano attenuate già nel 1877 ed erano cadute ancora di più nel 1878 quando era sempre in vigore la vecchia tariffa convenzionale. L'Ellena attribuisce, e forse a ragione, il fenomeno alla crisi economica, che allora affliggeva il paese e specialmente gravava sulle classi agricole per la caduta dei prezzi dei cereali. Comunque, questa importazione non ritornò più alle antiche cifre perchè la protezione concessa all'industria nel 1878 lo impedì.

Fenomeno analogo si verificò nell'importazione dei *tessuti* che si ridusse di molto nel 1877, continuò a ridursi nel 1878, e poi cadde negli ultimi due anni. Tenuto conto dell'entità del consumo appare molto ragguardevole l'importazione dei *tessuti stampati*, dei quali era

(1) Cfr. *Comm. prod. agr.*, pag. VIII.

più povera la produzione in paese; il rimanente si divideva in parti poco differenti tra i tessuti greggi, gli imbianchiti e quelli a colori e tinti. Però l'importazione dei tessuti tinti ed a colori tendeva a diminuire (1). Merita anche di essere ricordato l'inizio di un'esportazione di tessuti di cotone, che però, nel 1880 era ancora inferiore ai 5 mila quintali. La categoria tutta nel 1879-80 lasciava un saldo passivo di 119 milioni su 149 importati.

Cat. VII. — *Lana, crino e peli*. La *lana greggia* di qualunque tipo era importata in quantità crescente: 55 mila quintali nel primo quinquennio, 78 mila nel secondo, mentre l'esportazione si presenta con una curva con il minimo al 1876 ed il massimo agli estremi del decennio. La quantità esportata da 16 mila quintali, al 1871, andò diminuendo fino a 6 mila nel 1876 per poi risalire fino a 17500 nel 1880. Al netto delle esportazioni le importazioni ammontavano a 45 mila q.li nel primo quinquennio e a 68 mila nel secondo.

Era poco rilevante il commercio dei *filati*, mentre aveva grande importanza quello dei *tessuti*, in aumento fino al 1876, con un massimo di 50 mila quintali, ed in diminuzione dopo fino ad una media di 38 mila quintali nell'ultimo triennio. Nell'insieme la categoria nel 1879-80 lasciava un saldo passivo di 77 milioni su 89 di importazioni.

Cat. VIII. — *Seta*. La partecipazione della seta al nostro traffico estero è stata sempre rilevante. Si comincia dal *seme di bachi* la cui notevole importazione è il segno che ancora la ricostruzione delle razze nostrane era ben lungi dall'essere completa. L'importazione netta subì durante il decennio forti oscillazioni intorno alla media di circa 70 mila Kg. (2) per il valore di 19 milioni di lire, con provenienza apparente dalla Francia, mentre si trattava nella maggior parte di cartoni giapponesi, che transitavano per il porto di Marsiglia o per altri porti esteri (3).

La difficoltà e la spesa del trasporto erano un ostacolo serio all'incremento del commercio dei *bozzoli* di cui la quantità importata,

(1) Cfr. ELLENA, *Industria*, pagg. 73 e 75.

(2) Si deve osservare che il peso può considerarsi solo come un indizio, più che una realtà, poichè esso rappresentava in buona parte il peso dell'imballaggio. L'amministrazione finanziaria, a partire dal 1880, stabilì perciò di adottare il sistema della numerazione dei cartoni, per potere stabilire con maggior approssimazione la quantità del seme importato in Italia. Si noti, poi, che un maggiore allevamento delle razze gialle indigene si verificava già negli ultimi anni in alcune provincie del Regno, con risultati abbastanza soddisfacenti.

(3) Cfr. *Comm. prod. agr.*, pag. VIII-IX.

Commercio estero dei prodotti serici dal 1871 al 1880.

	Seta greggia e torta		Seta tinta e fili da cucire		Cascami Esportaz. netta	Tessuti	
	Importaz.	Esportaz.	Importaz.	Esportaz.		Importaz.	Esportaz.
	000 di quintali		Centinaia di kg.			milioni di lire	
1871	5.8	32.6	262	412	270	38.2	16.7
1872	7.3	30.8	196	220	231	51.8	25.5
1873	6.3	33.4	128	194	213	50.0	26.6
1874	5.9	29.0	197	143	285	42.6	21.3
1875	6.9	34.3	217	94	235	45.3	12.5
1876	15.2	36.1	398	52	245	51.9	16.8
1877	7.1	23.7	323	76	175	39.5	11.0
1878	11.1	31.3	400	262	223	27.7	12.2
1879	13.5	30.4	215	298	189	23.1	10.0
1880	11.0	35.0	190	128	178	22.9	10.8
Media 1871-73	6.5	32.3	195	275	235	37.6	32.9
» 1874-76	9.3	33.1	271	96	255	36.6	16.9
» 1877-78	9.1	27.5	361	169	199	33.6	11.6
» 1879-80	12.2	32.7	202	213	183	23.0	10.4

in circa 10 mila quintali, si compensava spesso con quella esportata. Assai grande era, invece, la quantità della *seta greggia e torta* che entrava nel Regno per essere convertita, insieme alla nostra seta, in organzini ed in trame, dando luogo ad una esportazione di oltre tre milioni di Kg. all'anno. Come si vede dalla Tav. III l'importazione nel 1876 superò i 15 mila quintali, nel 1879 fu di oltre 13 mila quintali, e negli anni 1878 e 1880 ammontò ad 11 mila q.li (1). Il valore della seta greggia importata era di circa 80 milioni di lire; quello della seta torta esportata si avvicinava ai 300 milioni. L'esportazione, diretta prevalentemente in Francia, Svizzera ed Austria, ebbe una fase di rallentamento nel 1877, ma poi si risollevò alla consueta cifra.

Importante era anche l'esportazione dei *cascami*, che aumentava a 25 mila quintali nel 1874-76, cominciò a ridursi nel quadriennio

(1) All'importazione delle sete greggie concorreva principalmente la Francia fino all'anno 1876; ne inviò una buona parte anche l'Austria, e nel triennio 1877-79 anche l'Inghilterra inviò per oltre 1000 quintali di sete greggie provenienti dai suoi possedimenti dell'Asia. Cfr. *Comm. prod. agr.*, pag. IX.

successivo, in dipendenza della più larga utilizzazione da parte della filatura nazionale. Nei riguardi dei *tessuti*, invece, noi eravamo tributari dell'estero per un valore oscillante intorno ai 30 milioni di lire, per sete di Lione, o tessuti con catena di cotone, che in Italia non eravamo ancora in grado di produrre. Vi si contrapponeva una modesta esportazione in fase di decadenza, da 33 milioni di lire nel primo triennio, a 10 nell'ultimo biennio. La seta lasciava un saldo attivo molto notevole: nel biennio 1879-80 esso ammontò a 177 milioni su 297 milioni di merci esportate.

Cat. IX. — *Legno e paglia*. Figurano in questa categoria alla esportazione il *carbone vegetale*, per poco più di 30 mila tonn., al netto delle quantità importate, i *mobili* di cui si esportavano 4 mila quintali all'inizio e 13 mila alla fine del decennio, mentre si raddoppiava l'importazione partita da 2.700 quintali. I *cappelli di paglia* erano inviati all'estero in quantità sempre crescente, e al 1880 avevano già superato il numero di 7 milioni. La categoria lasciava un saldo attivo di 14 milioni su 55 di esportazione.

Cat. X. — *Carta e libri*. Segnano rilevanti cifre gli scambi di *stracci*, la cui esportazione, però, tendeva a diminuire, sia per una loro maggiore utilizzazione sul mercato nazionale, sia perchè, contrattandosi l'esportazione dei marmi negli Stati Uniti d'America, spariva la convenienza di inviarvi una merce, che serviva per la stivatura dei marmi a bordo delle navi. La fortunata concorrenza dei porti del Baltico non poteva, infatti, essere vinta perchè un dazio di esportazione ostacolava da noi l'uscita degli stracci, onde il conflitto fra i negozianti di marmo e stracci da una parte, che ne domandavano la soppressione o la mitigazione, e i fabbricanti di carta, che ne volevano il mantenimento (1).

Cat. XI. — *Pelli*. Ragguardevole era l'importazione delle pelli crude, in parte compensata da un'esportazione crescente con ritmo più accelerato; nelle *pelli conciate* l'importazione netta era di gran lunga inferiore. In cospicuo incremento era, invece, la nostra esportazione di *guanti*, che nell'ultimo triennio superò i 2500 mila paia. La categoria lasciava un saldo passivo di 24 milioni su 45.7 di importazione.

Cat. XII. — *Minerali, metalli e loro lavori*. Già abbiamo visto, parlando nella parte industriale, l'importanza degli scambi dei prodotti siderurgici. Qui basta accennare al movimento dei metalli preziosi

(1) Cfr. ELLENA, *Industria*, pag. 112.

quale risulta dalle statistiche ufficiali, evidentemente incomplete, come avremo occasione di provare più avanti, ed in base alle quali, compreso l'argento greggio, lo scambio dei metalli preziosi avrebbe avuto il seguente andamento (milioni di lire):

	1871	72	73	74	75	76	77	78	79	80
Importaz.	2.2	4.1	25.5	9.3	8.4	20.1	14.7	8.3	10.0	38.8
Esportaz.	10.9	4.9	1.8	7.3	11.4	8.4	19.2	24.0	34.9	28.2
Ecced. im- portaz.	— 8.7	— 0.8	+ 23.7	+ 2.0	— 3.0	+ 11.7	— 4.5	— 15.7	— 24.9	+ 10.6

Nel complesso del decennio si sarebbe avuta una eccedenza di esportazione di circa 10 milioni.

Cat. XIII. — *Pietre, terre, ecc.* Il carbone all'importazione, lo zolfo all'esportazione prevaleva in questa categoria, ma anche il *marmo* e l'*alabastro* avevano una certa importanza, poichè se l'esportazione di quello greggio presentava, attraverso oscillazioni, la tendenza a contrarsi, ma si avvicinava in media alle 60 mila tonn. all'anno, cresceva la quantità ed il valore dei marmi lavorati fino alla media di 27 mila tonn. nel 1878-1880.

L'importazione di *carbon fossile* e di *coke* e l'esportazione di *zolfo* ebbero l'andamento sotto segnato (in migliaia di tonn.):

	1871	72	73	74	75	76	77	78	79	80
Im. carbone	791	1037	960	1031	1060	1451	1330	1325	1524	1738
Esp. zolfo	172	183	203	175	217	195	210	218	242	287

Il carbone, come si vede, fece due grandi sbalzi: uno nel 1872 e l'altro nel 1876. L'importazione del 1871 segnò un regresso rispetto a quella del 1870 in 942 mila tonn., ma assumendo per base la media del biennio 1870-71 in 865 mila, si nota che il consumo del combustibile ha avuto lo stesso ritmo d'incremento del decennio 1861-70, operando però su dati iniziali doppi. In quanto all'esportazione dello *zolfo* è evidente il suo regolare e costante incremento, che prendeva proporzioni più decise nell'ultimo triennio con un aumento di circa 80 mila tonn. Nell'insieme, in valore, importazioni ed esportazioni si bilanciavano.

Cat. XIV. — *Cereali, frutta, ecc.* L'importazione del grano, del granturco, delle altre granaglie, e dei legumi presenta differenze enormi da un anno all'altro, determinate principalmente dall'andamento dei nostri raccolti. Vediamo così che nell'anno 1879 ne entrarono per 756 mila tonnellate, per essere stata quell'annata fra le più di-

sastrose per la maggior parte dei prodotti agrari, mentre nel 1880 e 1874, anni che, dopo il 1879, segnano maggiori cifre, l'importazione fu rispettivamente di tonnellate 572 mila e 509 mila.

La metà circa dei cereali importati in Italia proveniva dalla Russia e in alcuni anni, come per esempio nel 1878 e nel 1880, questa proporzione fu ancora maggiore. La Turchia contribuiva quasi totalmente alla rimanente importazione, anzi è da notare che negli anni 1871, '74, '76, e '77 le importazioni turche superarono quelle della Russia. Nel 1880 si ebbe anche un invio dall'America di 115.000 tonnellate (1).

Il movimento delle *farine* si aggirava sui 50 mila quintali all'esportazione, contro 35 mila importati. Più rilevante era lo scambio dell'*avena* che all'inizio aveva un saldo attivo, mentre verso il 1880 l'importazione superò l'esportazione. Nelle granaglie in genere l'indipendenza dall'estero andò man mano attenuandosi finchè, a partire dal 1878, si verificò un *deficit* crescente, e cioè di 411 mila q.li e nel 1878, di 2077 mila nel 1879, di 2748 mila nel 1880. La situazione tendeva, dunque, a peggiorare analogamente a quanto si verificava per il *frumento* (2). Ecco, infatti, quale era l'importazione netta di *grano* e *frumento* nel periodo 1872-1880 (3).

	1872	73	74	75	76	77	78	79	80
Milioni di quintali . .	2447	1728	3243	2546	2594	1264	2870	4657	1491
Media del triennio . .	2473			2135			3006		

(1) Nell'anno 1880 sopra un totale di 573 mila tonnellate ne vennero dalla Russia 319 mila; nell'anno 1878 ne vennero 350.000, mentre nel 1877 (anno della guerra con la Turchia) si ebbe la minore importazione con 73 mila tonnellate. Cfr. *Comm. prod. agr.*, pag. X.

(2) L'importazione era in parte dipendente dal fatto che i nostri migliori grani, cioè quelli di Lombardia, di Puglia e di Sardegna, malgrado la loro eccellenza non erano abbastanza fini, o a dir meglio non avevano certi pregi speciali richiesti dalla fabbricazione di talune paste. Per queste occorreano i grani del Mar Nero e del Mare di Azof, che erano appunto i grani importati. I granoni, gli altri marzaschi e i grani avariati, si importavano per uso delle distillerie degli spiriti, o servivano alla fabbricazione dell'amido, ed in altre industrie, che impiegavano questi cereali in quantità considerevole. Cfr. DEPRETIS, *Discorsi*, VII, pag. 23.

L'importazione dei grani per deposito era poi molto diminuita, perchè il diritto di bilancia si pagava anche nei grani riesportati. Cfr. SELLA, *Discorsi*, IV, pag. 92.

(3) Per l'anno 1871 le cifre del frumento furono fuse con quelle delle granaglie in genere.

Mentre nel triennio 1875-77 si registra un regresso, nell'ultimo, a causa dello scarso raccolto del 1879, si ha una cifra che ben presto doveva essere considerata come modesta, rispetto a quelle che si sono avute negli anni successivi. L'esportazione delle *paste di frumento* stentava a conservare le sue posizioni, anzi retrocedeva dalla media di 75 mila quintali del primo quinquennio a quella di 58 mila del secondo. La situazione alimentare del paese, dunque, presentava già i sintomi di una modificazione dovuta alla stasi del raccolto nazionale, in confronto delle maggiori esigenze di una popolazione crescente.

Nella *frutta secca* e negli *agrumi* avevamo invece un rilevante saldo attivo. Gli *agrumi* si esportavano in quantità crescente dalla media (al netto delle importazioni) di 820 mila quintali nel primo quinquennio a 930 mila nel secondo, con oscillazioni notevoli fra un minimo di 676 mila quintali nel 1874, ed un massimo di 975 mila nel 1879; l'esportazione netta della *frutta secca* oscillava intorno ai 200 mila quintali con annate alterne buone e cattive, a seconda dell'andamento dei raccolti, e variava fra un minimo di 135 mila quintali nel 1877, ed un massimo di 256 mila nel 1880. Nell'insieme la categoria lasciava nel 1879-80 un saldo passivo rilevante; l'importazione ascendeva in media a 219 milioni, contro 129 di esportazione, e con un saldo di 90 milioni.

Cat. XV. — *Animali*, ecc. Il commercio del *bestiame* e dei relativi prodotti era molto ingente e lasciava un saldo attivo che, nel biennio 1879-80, ammontava a circa 70 milioni di lire, sopra una esportazione di 154 milioni. L'importazione dei *cavalli*, rallentatasi intorno al 1877-78, si spinse nel 1880 fino alla cifra di 17464, mentre l'importazione media annua era di 10 mila capi; l'esportazione, molto più modesta, presentava invece tendenza all'aumento, ed al 1880 aveva raggiunto i 3391 capi.

Nel commercio di esportazione di *bovi* e *tori* si ebbero differenze notevolissime. Nel 1871 ne inviammo all'estero 75 mila capi, ma negli anni successivi l'esportazione diminuì fino a limitarsi nel 1874 a 22 mila capi. Attraverso un progressivo aumento si raggiunse nel 1878 la cifra di 85 mila, ma nel triennio successivo si verificò di nuovo una diminuzione. La maggior parte, anzi quasi la totalità di questi bovini, era inviata in Francia, essendo assai limitato il numero di quelli spediti in Austria; però una parte di quelli che figurano spediti in Francia attraversava il Ceniso per andare in Svizzera.

Nella esportazione delle *vacche* si sono verificate all'incirca le

stesse differenze, mentre per le *giovenche* e i *torelli* le differenze sono più marcate. Ridotta l'esportazione nel 1874 a soli 1709 capi, negli anni successivi essa riprese gradatamente fino ad arrivare nel 1879 a 21 mila capi. L'esportazione veramente straordinaria di *vitelli* (28 mila capi) che si verificò nel 1871, come in generale per gli altri bovini, può ritenersi quasi eccezionale, e fu causata dalle molte richieste della Francia, dopo la guerra con la Prussia. Nel 1873 l'esportazione dei vitelli si ridusse a 8 mila capi; negli anni successivi riprese un movimento ascendente con qualche differenza da un anno all'altro (1).

Per la massa dei bovini l'esportazione netta fu in media di 82 mila capi all'anno, con il minimo di 9 mila nel 1874, ed il massimo di 141 mila nel 1879. Per la maggior parte essa era diretta in Francia, il resto in Austria e Svizzera da cui, in genere, provenivano le importazioni.

Le esportazioni del bestiame *ovino* e *caprino* presentano nel decennio varie oscillazioni; la massima esportazione, con 371 mila capi, si verificò nel 1878; la minima con 142 mila nel 1874; in media al netto delle importazioni, furono spediti circa 200 mila capi, nella quasi totalità in Francia, ed alcuni nella Svizzera e in Austria, dove si avviavano anche i *suini* esportati. L'esportazione dei *suini* mostra negli ultimi anni una diminuzione rilevante. Senza considerare la straordinaria ed eccezionale esportazione del 1871 (178 mila capi), in alcuni degli anni successivi fino al 1877 essa superò i 100.000; ma da quell'anno in poi andò sempre diminuendo fino a ridursi nel 1878 a 57 mila capi.

Lo smercio all'estero della *carne fresca* e del *pollame* aumentò dal 1877 in poi anche perchè, alle spedizioni verso i tre predetti paesi, si aggiunsero quelle verso la Germania, che cominciò a fare richiesta del pollame italiano. In quanto alle *uova di pollame* fu nel 1876 che l'esportazione prese quasi istantaneamente uno straordinario sviluppo perchè, dai 90 quintali del 1875, essa balzò a 247 mila, mantenendosi dopo in quantità sempre elevata per un valore di circa 30 milioni di lire. La Francia era il nostro principale cliente, per quanto è da credere che molte partite fossero effettivamente dirette in Inghilterra. Fino al 1879 quantità ragguardevoli di uova furono spedite anche in Austria, mentre verso la fine del decennio prendeva proporzioni straordinarie l'esportazione verso la Germania.

L'importazione del *pesce preparato* era, invece, ragguardevole,

(1) Cfr. *Comm. prod. agr.*, pag. XX.

mentre era in lieve aumento l'esportazione, che segnava ancora cifre assolute trascurabili. Durante il decennio si ricevettero in media 364 mila quintali di pesce secco, affumicato, in salamoia, marinato, sott'olio, o conservato in altro modo. Teneva a svilupparsi l'esportazione del *burro*, che durante il decennio vide raddoppiata la quantità (da 11 mila quintali nel 1871-72 a 22 mila nel 1879-80), e mentre era stazionaria intorno ai 69 mila quintali l'importazione del *formaggio*, tendeva a crescere l'esportazione da 10 a 12 mila quintali, prevalentemente diretti in Francia, Austria e America.

La cat. XVI non aveva grande importanza; le *merci diverse* lasciavano un saldo passivo di una ventina di milioni.

Il Valenti ha fatto un minuto esame del commercio estero dei principali prodotti agrari ed ha trovato che, nell'insieme, essi lasciavano nel primo quinquennio un saldo attivo medio di 24 milioni, contro 57 del secondo, così ripartiti per gruppi di merci:

	Prodotti del suolo		Prodotti industrie agricole		Legname		Bestiame e prod. derivati		Totale	
	Imp.	Esp.	Imp.	Esp.	Imp.	Esp.	Imp.	Esp.	Imp.	Esp.
1871-75	137	119	60	104	25	2	43	44	265	289
1876-80	145	117	50	150	34	9	64	72	292	349

Come si vede dai dati precedenti, nei prodotti del suolo eravamo di fronte ad un peggioramento di 10 milioni, e di 2 milioni nel legname, ma migliorava la situazione nei riguardi dei prodotti della industria agricola, che lasciavano nel secondo quinquennio un saldo attivo di 160 milioni, e nel bestiame e prodotti derivati in cui il miglioramento era di 7 milioni (1). I prodotti agricoli così classificati costituivano il 24 % delle importazioni, mentre per le esporta-

(1) Le cifre per i singoli anni (Cfr. VALENTI, *Lincci*, pag. 40) sono le seguenti (in milioni di lire):

	1871	72	73	74	75	76	77	78	79	80
Importaz.	119	259	229	441	276	284	299	221	353	303
Esportaz.	250	324	273	246	353	340	313	333	390	363
Ecced. imp.	131	65	44	195	77	56	14	112	37	60

zioni dal 27 $\frac{1}{4}$ nel primo quinquennio, si era saliti fino al 32 $\frac{1}{2}$ nel secondo.

2. — Passando ad esaminare gli scambi secondo i paesi di provenienza e destinazione, notiamo che in questo decennio grandissimi spostamenti nelle correnti di traffico non se ne sono verificati, e solo la intensificazione dei rapporti con i paesi lontani, per il progresso dei trasporti marittimi e ferroviari tendeva a ridurre la quota di partecipazione dei grandi paesi europei con cui prima avevamo più frequenti relazioni commerciali. Dividendo il decennio in due periodi, ed assegnando al primo i sette anni in cui fu in vigore la vecchia tariffa, al secondo gli altri tre, si ottengono i dati della Tav. IV, che mettono in evidenza alcune variazioni degne di rilievo nella posizione rispettiva dei vari stati. Mentre la Francia manteneva la posizione preminente, seguita a pari passo dalla Gran Bretagna e dall'Austria Ungheria, si nota una diminuzione di importazioni da Francia ed Austria, e delle esportazioni verso l'Inghilterra e le Indie, ed un aumento delle esportazioni verso la Francia. Miglioravano, poi, la loro posizione la Germania, la Russia e gli Stati Uniti, mentre la Svizzera vide indietreggiare debolmente le sue vendite in Italia, e di più ancora ridusse i suoi acquisti.

Sempre modesti furono i rapporti con la *Grecia* e con l'*Africa del Nord*, mentre si contrassero quelli con l'*Olanda* ed il *Belgio*, che nella statistica figurano separatamente solo a partire dal 1878. Le nostre importazioni dai due paesi si ridussero a poco più della metà per la caduta delle importazioni di ferro dal Belgio. Rilevante fu la contrazione degli scambi con le repubbliche dell'*America Meridionale*, mentre *Stati Uniti* e *Canada* intensificarono i loro rapporti con il nostro paese aumentando di 23 milioni le importazioni, formate principalmente da petrolio, tabacco e, nel 1880, anche da cereali; all'esportazione figuravano specialmente lo zolfo e le paste alimentari. I rapporti con le *Indie Inglesi* fino al 1877 erano confusi con quelli della Gran Bretagna, ma nel secondo periodo erano già rilevanti per le importazioni dall'India, mentre erano modeste le nostre esportazioni, *Turchia* e *Paesi Balcanici* ci inviavano cospicue quantità di cereali, ma compravano da noi merci per un valore di appena un terzo di quelle venduteci.

Dei grandi paesi europei la *Germania* era ancora quella con cui più modesti erano i nostri scambi, ma dal primo al secondo periodo il progresso compiuto fu molto notevole, poichè si raddoppiarono sia le quantità importate che quelle esportate, con un progresso più

sensibile delle nostre esportazioni, che restarono, però, sempre al disotto delle esportazioni tedesche in Italia. La *Russia* indietreggiava fra i paesi che compravano merci italiane, ma intensificava i suoi invii di cereali, conservando il quarto posto nella classifica dei paesi importatori, e raddoppiava la sua quota di partecipazione.

Le nuove tariffe doganali fecero alquanto contrarre le importazioni dalla *Svizzera*, ma falciarono ancora di più le nostre esportazioni, che si ridussero di un buon 25 %. La seta formava sempre il principale oggetto di scambi fra i due paesi. In quanto alla *Gran Bretagna* la caduta delle sue esportazioni in Italia è solo apparente, perchè le cifre del primo periodo comprendono anche i dati delle Indie Inglesi, che nel secondo periodo figurano separatamente, mentre era effettiva la contrazione delle nostre esportazioni. Compravamo in Inghilterra zucchero, caffè, filati e tessuti di cotone e di lana, carbone, prodotti siderurgici e pelli, e vi esportavamo olio d'oliva e vini, minerali vari e specialmente zolfo e paste alimentari. Più variati erano i nostri rapporti con l'*Austria-Ungheria*, che comprava da noi poco meno di quanto ci vendesse; intensissimi erano gli scambi

TAV. IV.

Scambi commerciali con i principali paesi dal 1871 al 1880.

(milioni di lire)

Paesi	1871-77		1878-80		Eccesso importazioni	
	Import.	Esportaz.	Import.	Esportaz.	1871-77	1878-80
Austria-Ungheria .	229	198	191	182	31	9
Francia	349	432	292	488	— 83	— 196
Gran Bretagna . .	295	131	251	92	164	159
Russia	43	25	80	20	18	60
Germania	26	16	58	41	10	17
Svizzera	40	134	33	103	— 94	— 70
Turchia e Balcani .	51	10	47	16	41	31
Belgio	42	19	14	6	23	8
Olanda			11	8		3
Indie Inglesi (1) . .	?	?	47	17	?	30
Stati Uniti	46	28	69	51	18	18
America Meridionale	47	51	33	28	— 4	5
Altri paesi	38	39	60	43	— 1	17
TOTALE	1206	1083	1186	1095	123	91

(1) I dati del 1871-77 sono confusi con quelli dell'Inghilterra.

di bestiame e dei suoi prodotti, e rilevanti le nostre esportazioni di granaglie, di vini, di olii e di seta.

Caratteristici sono poi i nostri rapporti con la *Francia*, a cui il mutamento del regime doganale nocque perchè le sue esportazioni in Italia caddero da 349 a 292 milioni, mentre circostanze di carattere eccezionale facevano aumentare del 12 % le nostre esportazioni. Le importazioni francesi in Italia erano prevalentemente formate da prodotti delle industrie tessili, specialmente da tessuti di seta, da prodotti siderurgici, mentre noi vi esportavamo forti quantità di seta greggia, bestiame, granaglie, minerali vari e specialmente zolfo. Secondo le statistiche francesi, dividendo i prodotti scambiati in tre gruppi: alimentari, materie necessarie alle industrie e prodotti fabbricati, si nota che nelle nostre esportazioni in Francia prevalevano i prodotti del secondo gruppo; era assolutamente trascurabile il terzo, mentre il primo segnava cifre modeste nel primo quinquennio; ma acquistava grande rilievo negli anni successivi. Nelle esportazioni francesi in Italia il secondo gruppo rimase fermo poco al di sopra di 100 milioni, il primo cadde a poco più della metà, ed il terzo, che era il più importante, si contrasse del 33 % (1).

Riepilogando: rispetto al decennio precedente il commercio presenta un aumento di circa un terzo ed anche di più nella esportazione. Rispetto al 1867-70 risulta diminuito il *deficit* della bilancia commerciale, e questa diminuzione diventa ancora più sensibile nell'ultimo triennio quando essa fu, in media, di 91 milioni. È caratteristico l'andamento degli scambi del 1871, che è il solo anno in cui le esportazioni abbiano superato in valore le importazioni, per l'influenza particolarmente favorevole, nei nostri riguardi, della guerra franco prussiana.

3. — Lo svolgimento degli scambi con l'estero fu anche in questo decennio perturbato dalle vicende monetarie interne ed internazionali,

(1) Cfr. *Commerce entre la France et l'Italie, 1861-1911*, a cura del Min. du Commerce et de l'Ind. de la Rep. Française, Paris, 1911. — I dati dei gruppi (in milioni di franchi) sarebbero i seguenti:

	Importazioni italiane in Francia				Importazioni francesi in Italia			
	Alimenti	Materie prime industrie	Prodotti fabbricati	Totale	Alimenti	Materie prime industrie	Prodotti fabbricati	Totale
1871-75	93	245	15.7	355	52	108	200	360
1876-80	133	223	15.5	372	30	102	134	266

e specialmente dall'andamento dell'aggio, le cui oscillazioni ebbero un'ampiezza maggiore di quella del quinquennio 1866-70. L'aggio, ancora modesto verso la fine del 1870, si spinse nelle quotazioni massime a 7.30 nel 1871, balzò a 15 nel 1872, a 17 nel biennio successivo, per regredire nel 1875-76 fino a 9.65; risalì nel 1877 a 14 e vi ritornò nel 1879-80 dopo una lieve discesa nel 1878. Era naturale che ciò dovesse influire sensibilmente sul commercio estero, per quanto non sia facile accertare una qualsiasi correlazione fra le oscillazioni dell'aggio e quelle delle importazioni, delle esportazioni e della loro differenza. Gli è che l'aggio dipendeva principalmente dalle vicende della circolazione, e le sue variazioni, in un periodo in cui gli scambi internazionali dipendevano principalmente da specializzazioni naturali, potevano influire solo su quantità marginali assolutamente modeste.

È però da credere che, specialmente nel triennio 1872-74, l'aggio abbia avuto effetti decisamente protettivi, fino a quando gli elementi di costo all'interno non ne risentirono per intero l'influenza, e dovette perciò stimolare le esportazioni per il premio formato dal maggior prezzo in lire italiane delle merci esportate, in confronto dell'incremento di costo delle materie prime e del cresciuto costo di lavorazione. Lo stesso fenomeno si deve essere ripresentato in misura minore nel 1878-80, quando l'aggio ebbe la seconda fase di rincrudimento. Ad ogni modo durante il decennio si verificò una maggiore importazione di merci, compresi i metalli preziosi, di 1140 milioni di lire, e questa differenza deve aver trovato compenso negli altri elementi della bilancia dei debiti e dei crediti che, pur essendosi mossi con minore ampiezza del decennio precedente, ebbero però una notevole influenza sul complesso dei nostri rapporti con l'estero. Il calcolo di questi elementi non può essere che approssimativo, e noi lo tenteremo senza pretendere ad alcuna esattezza ed unicamente per trovare, grosso modo, la maniera con cui le maggiori importazioni furono pagate.

Il contributo arrecato dalla marina mercantile in questo decennio non deve essere stato sensibilmente maggiore di quello del quinquennio precedente. È vero che nello stesso periodo essa si era sviluppata e, calcolata in navi a vapore, presentava un incremento di circa l'8 %, essendo passata da 359 mila a 384 mila tonn., ma i noli erano diminuiti in misura molto maggiore e si era modificata anche la qualità del naviglio. Le navi a vapore, cresciute da 32 a 77 mila tonn., erano in massima destinate al cabottaggio, e solo poche si spingevano in porti esteri; le navi a vela cadevano da

980 a 922 mila tonn. con una diminuzione più notevole in quella da 101 a 1000 tonnellate, che più largamente contribuivano al commercio con l'estero e al traffico internazionale (1). Se si ritiene accettabile la cifra di 150 milioni di lire, da noi data per il quinquennio 1866-70 (2), essa andrebbe ridotta di almeno il 10%, per la maggiore riduzione dei noli in confronto dell'aumento del naviglio. Ma mentre per il periodo precedente la differenza di valore fra le navi vendute e comprate lasciava un saldo passivo di circa 10 milioni all'anno, in questo decennio la passività deve essere stata maggiore, sia perchè le nostre vendite di velieri si ridussero fino a scomparire quasi del tutto, determinando la crisi dei cantieri navali, sia perchè noi comprammo all'estero la massima parte delle 45 mila tonn. di stazza di navi a vapore aumentate nel decennio, e buona parte di quelle perdute per sinistri. Ritenendo il resto compensato dalle poche costruzioni nazionali, e calcolando la parte passiva relativa alle navi in 15 milioni, l'apporto netto della marina mercantile si aggirerebbe sui 120 milioni all'anno, cioè a 1200 milioni nel decennio.

Circa il movimento dei forestieri la cifra di 80 milioni assegnata al decennio precedente deve essere invece aumentata, perchè lo sviluppo dei mezzi di trasporto, il collegamento ferroviario con la Francia, e l'incremento nel numero e nella mole delle navi a vapore, dovettero determinare un più intenso movimento di turisti. Ritenendo, dunque, che nel decennio il movimento sia salito a poco meno del doppio, crediamo di non andare errati assegnando a questa partita un apporto medio attivo di 110 milioni all'anno, e cioè di 1100 milioni nel decennio. Circa le rimesse degli emigranti, stimate prima intorno a 30-40 milioni all'anno, il raddoppiamento dà il minimo che si possa attribuire a questo decennio. Tuttavia occorre tener conto che in questo periodo si intensificarono le partenze le quali, lì per lì, determinavano piuttosto un'uscita, che un entrata di capitali, per le spese di viaggio e per il denaro che gran parte degli emigranti portavano seco. Calcolando in 75 milioni le rimesse, ed in 10 milioni le passività per le partenze, resterebbe un saldo attivo di 65 milioni all'anno.

Resta ora da esaminare il movimento di capitali fra l'Italia e gli altri paesi, che pur non avendo avuto l'ampiezza del periodo pre-

(1). Cfr. EPICARMO CORBINO, *Il Protezionismo Marittimo in Italia*, Città di Castello, 1922, pagg. 107 e segg.

(2) Vedi I volume, pag. 163.

cedente, ebbe tuttavia aspetti notevoli. Se mancarono, infatti, i grandi prestiti esteri per le necessità del Tesoro, vi furono parecchie occasioni di spostamenti ingenti di valori per le ordinarie vicende della vita economica.

Le accensioni di debiti dello Stato furono in questo periodo limitate a poche operazioni di tesoreria effettuate con le case Rothschild di Parigi e Hambro di Londra, per il pagamento degli interessi sui titoli del debito pubblico esistenti all'estero, o temporaneamente esportati da italiani per lucrare la differenza sorgente dal corso del cambio. Altre operazioni di non grave entità furono effettuate per il pagamento del prezzo del riscatto delle linee ferroviarie. Ma i pagamenti più ingenti furono effettuati per gli interessi del debito pubblico, che richiesero una somma di poco inferiore ai cento milioni all'anno e precisamente di 468 milioni nel quinquennio 1871-75, e di 490 nel secondo quinquennio, cioè in media 95.8 milioni all'anno (1), ai quali si devono aggiungere i pagamenti per altre cause. Secondo le notizie ufficiali, i pagamenti totali fatti all'estero dal 1871 al 1879 sarebbero stati i seguenti (2):

	1871	72	73	74	75	76	77	78	79
Milioni di lire	121	91	93	100	93	98	133	136	139

In nove anni, dunque, si sarebbe avuto un pagamento totale di 1004 milioni, e poichè quelli del 1880 non furono gran che differenti da quelli del 1879, il totale dei pagamenti del decennio salirebbe a 1140 milioni, cifra inferiore di 60 milioni a quella che il Sachs calcola quale totale delle provviste di fondi per i pagamenti all'estero, senza tener conto dell'aggio (3). Di questa ingente somma più dei quattro quinti erano destinati alla piazza di Parigi, il resto a Londra, salvo piccolissime quantità per Francoforte ed altre piazze estere (4).

Più rilevanti erano i movimenti di capitali connessi allo spostamento territoriale dei titoli di rendita, che venivano comprati e venduti fra le borse italiane e le estere in quantità notevoli, a seconda delle vicende politiche, delle crisi monetarie e della situazione economica generale dei varii paesi. Non possiamo purtroppo argomentare,

(1) Cfr. SACHS, *L'Italie*, pag. 548.

(2) Cfr. *Relazione* MAGLIANI, pag. 24.

(3) Cfr. SACHS, *L'Italie*, pag. 549.

(4) Su 645 milioni pagati all'estero nel 1869-79 per il consolidato 5⁰/₁₀₀, ne furono pagati 521 a Parigi, 84 a Londra, 21 a Berlino, il resto in altre piazze. Cfr. *Relazione* MAGLIANI, pag. 57.

anno per anno, le cifre corrispondenti all'importazione ed esportazione di titoli in Italia, dalle differenze nelle somme pagate per interessi all'estero, perchè tali somme sono viziate dall'influenza, ora più, ora meno accentuata, della esportazione di titoli nazionali per il pagamento delle cedole in oro.

Già abbiamo visto nel precedente volume che, superata la burrascosa crisi del 1866-67, nel 1868 si era avvertito un movimento di ricompra di titoli italiani per parte dei mercati stranieri. Questa speculazione scemò nel '70 e nel '71, sia per la diminuzione dell'aggio, sia, per alcun tempo, a cagione delle difficoltà frapposte dalla guerra franco germanica, ed il fenomeno è confermato dall'andamento delle cifre dei pagamenti eseguiti all'estero pel servizio del nostro debito pubblico, sebbene alla diminuzione di essi abbia certo contribuito in larga misura la nuova e copiosa vendita di titoli italiani, come di ogn'altra specie di titoli esteri, effettuata dalla Francia per sopperire ai dispendi ed alle conseguenze della guerra (1). Intanto nel 1872 l'aggio si esacerbò, e la speculazione dell'invio delle cedole a Parigi crebbe nuovamente, sebbene, a cagione del continuato invio di titoli italiani da parte della Francia, la cifra dei pagamenti eseguiti all'estero, per conto del nostro debito pubblico, risulti in quell'anno scemata a paragone dell'anno precedente.

Mosso dalla persistenza di una speculazione così dannosa alla nostra finanza ed all'intento di renderla minore, il Governo aveva già prescritto che le cedole non fossero pagate a Parigi, quando non venissero presentate unite alle relative cartelle, e più volte aveva anticipato, in Italia, di qualche mese il pagamento delle cedole semestrali. Ma poichè ciò non bastava, il 25 gennaio 1873 fu promulgata una legge in forza della quale le cedole semestrali della rendita

(1) Nel cambio decennale delle cartelle del consolidato, iniziato appunto nel '71, se ne trovarono moltissime portanti il bollo francese, il che prova come, non solo ci fossero state rimandate quelle che formavano oggetto delle quotidiane contrattazioni di borsa, ed erano in certa guisa vaganti fra il mercato francese ed il nostro, ma che la tendenza a disfarsi della nostra rendita fosse giunta a tale che molti dei francesi, presso i quali trovavasi permanentemente collocata, ce la rivendettero, anche sottoponendosi a perdere la spesa del bollo. Cfr. ROMANELLI, pag. 230. Il Sella fino al dicembre 1871 dava notizie più precise. Egli, ricordando che in Francia non si potevano negoziare in Borsa titoli esteri se non portavano un bollo, informava la Camera che, sopra 85 milioni di rendita, fino ad allora presentata per il cambio, negli uffici italiani, oltre a sei milioni portavano quel bollo straniero; il che significa certamente che questa era rendita che altre volte si negoziava in Borse estere, ed ora era venuta sulle piazze italiane. Cfr. SELLA, *Discorsi*, III, pag. 331.

5 e 3 per cento erano ricevute in pagamento delle imposte dirette governative durante il semestre antecedente alla scadenza; e poscia, per promuovere la negoziazione delle cartelle di rendita senza le cedole del semestre in corso, e quindi il distacco anticipato e l'uso di esse in pagamento delle imposte, a preferenza dell'invio a Parigi, con circolare del 24 febbraio '73 fu disposto che la quotazione della rendita 5 e 3 per cento nei listini delle borse fosse fatta senza comprendervi la cedola del semestre in corso, prescrizione che fu poi sanzionata dal R. Decreto 8 giugno 1875. Ma anche queste disposizioni furono inefficaci di fronte all'aumento dell'aggio ed allora, ricorrendo ad un rimedio, già adottato altra volta dall'amministrazione inglese, fu prescritto che, a partire dalla scadenza 1° gennaio 1874, per ottenere il pagamento delle cedole della nostra rendita a Parigi, i presentatori dei titoli dovessero affermare con giuramento (*affidavit*) non appartenere essi a cittadini italiani (1). Sebbene questi provvedimenti non abbiano avuto intera efficacia, non è dubbio che, come osserva il Romanelli, malgrado le nuove esacerbazioni dell'aggio, essi abbiano fatto scemare l'invio di cedole a Parigi per la riscossione in oro, e a ciò è certo dovuta la diminuzione, comunque lieve, dei pagamenti all'estero, verificatasi nel 1873 e nel '74, quando pel nuovo favore incontrato dalla nostra rendita nei mercati stranieri, quei pagamenti avrebbero invece dovuto aumentare (2). Infatti, negli anni seguenti i pagamenti eseguiti all'estero aumentarono: da 81 milioni al 1875 si salì a 91,5 al 1880 (3), con un aumento di 10 milioni di rendita, dovuto ad effettiva esportazione di titoli, che neutralizzò in gran parte il rimpatrio avvenuto nel decennio.

Noi sappiamo già che alla fine del 1870 il capitale straniero investito in Italia era lievemente superiore al miliardo, oltre a due miliardi di rendita esistenti all'estero. Qual'era la situazione alla fine del 1880? Il Magliani riteneva che su 360 milioni di consolidato solo un settimo o poco più si trovassero all'estero; il resto era in Italia, poichè se i mercati esteri, e segnatamente quello di Parigi, erano quelli in cui si operava più agevolmente il primo collocamento dei nostri titoli, era in Italia che essi trovavano in gran parte il loro collocamento definitivo.

(1) Per le complicazioni a cui dava luogo, l'*affidavit*, a partire dal 1876, fu limitato alle partite di rendita superiore a L. 50 al semestre. Cfr. *Relazione* MAGLIANI, allegato 7, pag. 14.

(2) Cfr. ROMANELLI, pagg. 230 e segg.

(3) Cfr. SACHS, *L'Italie*, pag. 489.

L'onere per i titoli italiani all'estero era calcolato in 70 milioni all'anno, ma in compenso vi era da tener conto di alcune partite di titoli di debiti pubblici stranieri esistenti in Italia, in quantità modeste, ma sempre degne di nota. Esistevano, infatti, delle cartelle turche, partite di consolidato inglese e francese possedute dal patri-ziato romano e da altri prelati, rendite austriache conservate o acquistate da capitalisti della Lombardia e del Veneto e, di recente acquisto nelle stesse regioni, rendite ungheresi. A Livorno e a Napoli abbondavano i titoli tunisini. Non è possibile dare un valore approssimativo di questa partita, ma certo esso non doveva superare i 5 milioni di rendita all'anno. Quanto ai titoli privati occorre notare che quelli collocati all'estero cominciavano a rimpatriare, ed una volta entrati in patria essi non prendevano più la via dell'estero. Ma in contrapposto risulta che cittadini italiani possedevano notevoli partite di titoli privati esteri. Così a Venezia vi erano molte azioni delle compagnie assicuratrici austriache e della Società di Navigazione *Lloyd Triestino*; titoli francesi erano disseminati dappertutto: la Liguria particolarmente aveva fatto ragguardevoli investimenti nell'America Meridionale, ed altri capitali risultavano impiegati in Egitto, Tunisia e altrove. Erano però scemate le divise estere serbate nel portafoglio delle banche. Poco agevole è poi valutare esattamente le somme investite da capitalisti stranieri sulle obbligazioni emesse dalle società anonime e particolarmente dalle ferroviarie; ma è certo che esse ammontavano ad alcune centinaia di milioni (1).

Un cenno particolare merita il movimento dei metalli preziosi, assai più ingente di quanto non risulti dalle statistiche del commercio estero, incomplete ed imperfette. Esse, come abbiamo visto, danno per il periodo 1871-77 un'importazione totale di 84.3 milioni contro 64 di esportazione; per il triennio successivo 57.1 milioni importati contro 87.1 esportati: nel decennio avremmo avuto, perciò, una maggiore esportazione di circa 10 milioni. Che queste cifre siano incomplete non ne fanno un mistero neppure i documenti ufficiali, nei quali era deplorato il fatto che non pareva facile organizzare allora una più esatta statistica del movimento dei metalli preziosi (2).

Per il periodo 1871-73 il movimento, secondo i calcoli del Romanelli, si sarebbe svolto in maniera da raggiungere all'importazione l'ammontare di 346 milioni, e lasciare un eccesso di esporta-

(1) Cfr. *Relazione* MAGLIANI, pagg. 19, 27, 29, 49.

(2) Cfr. Gli atti del Consiglio Superiore di Statistica del 1882, in *Annali di Statistica*, serie 3, vol. 7, pagg. 87 e segg.

zione di circa 200 milioni di lire, senza contare le piccole partite che sfuggono ad ogni controllo, mentre dalle statistiche risulterebbe un eccesso di importazione di 14 milioni (1). I dati del Romanelli concordano con notevole approssimazione con quelli delle statistiche doganali francesi, anzi risultano ad essi inferiori di circa 10 milioni all'anno, e quindi devono essere approssimati per difetto delle cifre reali, nelle quali si dovrebbero comprendere anche le esportazioni verso la Svizzera e l'Austria. Aggiungendo ancora un dieci per cento, si avrebbe un'esportazione netta nel triennio di 250 milioni.

Ricostruire il movimento per gli anni successivi non è facile. Dalle nostre statistiche commerciali appare che dal 1874 al 1880 si sarebbe avuto una eccedenza di esportazione di 39 milioni (2), somma che evidentemente non può rappresentare tutto l'oro e l'argento sottratti alla circolazione italiana dopo il 1874. Dalle statistiche doganali francesi risulta infatti che, soltanto nei sei anni 1875-1880, la differenza fra l'importazione dei metalli preziosi monetati ed in

(1) Ecco quali sarebbero i dati del movimento complessivo internazionale dei metalli preziosi per via di terra e per via di mare, dal 1871 a tutto l'anno 1873 (in milioni di lire) secondo le statistiche ufficiali ed i calcoli del Romanelli:

Anni	Importazione		Esportazione	
	Statistiche	Romanelli	Statistiche	Romanelli
1871	2.2	128.4	10.9	170.3
1872	4.1	123.9	4.9	183.2
1873	25.5	93.8	1.8	191.4

Come si vede, le cifre differiscono in modo veramente notevole. Mentre la statistica del Romanelli indica una progressiva diminuzione nella importazione, la statistica doganale ci indica un progressivo aumento, e mentre la statistica del Romanelli segna un progressivo aumento nell'esportazione, la statistica doganale indica una progressiva diminuzione. Sono quindi risultati perfettamente opposti. Cfr. *Annali di Statistica*, serie III, vol. 7, pag. 89, e serie III, vol. 3 pag. 108.

(2) Importazioni ed esportazioni di oro e d'argento in verghe e monete (in milioni di lire):

	1874	1875	76	77	78	79	80	Totale 74-80
Importazione.	9.3	8.4	20.1	14.7	11.7	14.6	39.5	118.3
Esportazione.	7.3	11.4	8.4	19.2	46.7	35.2	28.8	157.0

verghe in Francia dall' Italia, e l'esportazione dalla Francia in Italia, superò i 420 milioni di lire, di cui 294 di oro e 127 di argento: cifre che sembrano alquanto esagerate, se si considera che le coniazioni italiane nello stesso periodo di tempo e nei periodi antecedenti furono limitatissime specialmente per le monete d'oro (1). Ritenendo che l'eventuale eccesso possa compensare il movimento verso gli altri paesi la cifra francese si potrebbe considerare come vicina al vero per l'eccedenza di esportazione del periodo 1875-80. In quanto al 1874, anno in cui il forte *deficit* della bilancia commerciale deve avere determinato maggiori esportazioni di metallo, noi crediamo di non andare errati accettando una cifra pari alla media del triennio 1871-73 e del sessennio 1875-80, e cioè di 75 milioni.

Nel decennio avremmo avuto, dunque, una esportazione netta totale di 745 milioni, cifra che si deve ritenere alta quando si pensi che lo *stock* monetario alla fine del 1876 era calcolato in soli 576 milioni. Alla fine del 1874 il Romanelli calcolava che della valuta metallica italiana ne rimanessero ancora in circolazione circa 500 milioni, con una riduzione perciò minore di quella risultante dai suoi calcoli sulla esportazione di monete. Dati posteriori farebbero ascendere a circa 300 milioni la diminuzione della nostra scorta metallica dal 1874 al 1880 (2); in complesso nel decennio si sarebbe avuta una diminuzione della scorta metallica di circa 400 milioni, a cui si dovrebbero aggiungere un altro centinaio di milioni per le specie metalliche estere circolanti nel Regno anche prima del corso forzoso, di cui si ignorava l'esistenza, e che l'altezza dell'aggio da una parte, e lo sviluppo dell'ordinamento bancario dall'altra, inducevano ora ad esportare. Tenendo conto della massa monetaria esistente alle varie epoche, resterebbero, dunque, 250 milioni, di lire di effettiva esportazione netta di metalli senza contropartita, se non si avesse motivo di supporre che nelle cifre delle importazioni non figura un'eguale quantità di sterline, marchi e franchi introdotti attraverso il movimento dei forestieri.

Siamo quindi in grado di ricostruire, come si è detto, in via largamente approssimativa, gli elementi della bilancia economica per tutto il decennio nelle cifre seguenti (milioni di lire):

(1) Cfr. *Annali di Statistica*, serie III, vol. 3, pag. 116.

(2) Cfr. *Annali di Statistica*, serie III, vol. 3, pag. 119.

	Attivo	Passivo
Importazioni ed esportazioni di merci (esclusi i metalli preziosi).	10709	11.857
Contrabbando (1)	—	100
Esportazione netta di metalli preziosi (1871-73, 250 milioni, 1874:75, 1875-80, 420) con quota corrispondente portata dai forestieri	745	250
Pagamenti dello Stato all'estero per interessi debito pubblico	—	1200
Noli netti della marina mercantile.	1200	—
Movimento dei forestieri	1100	—
Rimesse emigranti	650	—
	14.404	13.407
Avanzo		927

(1) Il valore delle merci introdotte in contrabbando è stato calcolato in ragione di 10 milioni all'anno, tenendo conto del valore delle merci sequestrate moltiplicato per 15. Il procedimento è stato seguito nella *Relazione* MORANA sul corso forzoso. Cfr. *Atti Parl., Cam. Dep.*, documento 122 A, sessione 1880. pag. 20.

Nel decennio, dunque, noi avremmo migliorata la nostra posizione economica rispetto all'estero di circa un miliardo (1) riscattando una parte del debito fatto nel decennio precedente o neutralizzandone gli effetti mediante maggiore partecipazione di capitali italiani in imprese straniere, risultato questo veramente lusinghiero e che denota l'alto coefficiente di vitalità del paese. È vero che le scorte monetarie erano state in gran parte distrutte, ma la riduzione di esse corrisponde solo alla metà del miglioramento risultante dalla bilancia economica; per oltre mezzo miliardo siamo dinanzi ad un miglioramento effettivo che, messo a confronto con i tre miliardi di debito del decennio precedente, costituisce un indizio sicuro del progresso compiuto dall'economia italiana.

(1) Che l'insieme dei nostri rapporti con l'estero fosse favorevole è affermato nella citata monografia sui metalli preziosi dove a pag. 119, è detto che, tenendo conto di queste risultanze, si può affermare con certezza che il bilancio dei debiti e dei crediti verso l'estero, anche negli anni anteriori al 1881, fu assai meno sfavorevole di quello che risulterebbe dalle statistiche doganali, e nella *Relazione* MAGLIANI che dice (pag. 31) che il corso dei cambi nelle quotazioni di Genova, depurato dell'aggio con procedimento arbitrario, ci sarebbe stato sempre favorevole.

SEZIONE II.

La politica commerciale.

1. Mutamenti nello spirito pubblico — 2. Forze che tendevano all'abbandono del liberismo — 3. La denuncia dei trattati — 4. Le trattative per l'accordo con la Francia — 5. Il nuovo trattato con la Francia respinto a Versailles — 6. La tariffa del 1878. Suoi caratteri. Il dazio sui cereali — 7. Il trattato con l'Austria-Ungheria e gli ultimi provvedimenti del decennio.

1. — L'unificazione d'Italia, con Roma capitale, nei riguardi della politica commerciale, trovava un ambiente alquanto diverso di quello che aveva accompagnato gli straordinari avvenimenti del 1859-60. Allora il liberismo si fondeva e si confondeva nel più vasto concetto della libertà politica, ed era perciò naturale che il libero-scambio si affermasse quasi senza attenuazioni; ora che delle libertà politiche non era più a temere, il liberismo doganale cominciava ad essere discusso. D'altra parte le esigenze della finanza, già lungo il precedente decennio, avevano imposto alcuni strappi al principio assoluto di lasciar passare liberamente le merci straniere, accentuando il peso di alcuni dazi che, pur avendo carattere prevalentemente fiscale, non cessavano di avere qualche aspetto protettivo. Le manifestazioni dirette ad ottenere una revisione dei principi libero-scambisti, molto timide ed isolate dapprima, tendevano perciò a prendere maggiore consistenza. Al Carpi, che domandava fin dal 1862 ai dazi doganali i mezzi per restaurare le pubbliche finanze (1), al Cordova, al Cappellari della Colomba (2) e ad altri ancora,

(1) Il Carpi scriveva nel 1862, e sostenne in polemiche varie nel 1865, che «l'Italia doveva nella massima parte ripetere la sua salvezza economica e finanziaria, e per conseguenza la sua ricchezza e la sua potenza, da un giudizioso riordinamento doganale». E più tardi aggiungeva: «Dato che ci sia indispensabile ricorrere ad un aumento delle imposte antiche, o a stabilirne delle nuove, si presenta il dilemma se convenga far ciò col sistema tributario già in pratica nell'interno del paese, ovvero mediante una riforma del sistema doganale ai confini, aumentando le tariffe, e posta in questi termini la questione, diventa quasi ozioso il preoccuparsi delle teorie del libero scambio». Cfr. CARPI, *Emigraz.*, IV, pagg. 316, 318.

(2) Il CAPPELLARI della COLOMBA, in un lavoro ottimo, molto lodato anche dal Ferrara (*Le imposte di confine, i monopoli governativi e i dazi di consumo in Italia*, Firenze, 1866) dichiarava di credere fermamente che la «nostra tariffa avrebbe dovuto essere congegnata in modo da non escludere in via transitoria un elemento di protezione con l'egida del quale le industrie, aventi propizie condizioni in paese, o che avessero potuto facilmente attecchirvi e prosperare, avessero agio di istituirsi e vincere le prime difficoltà».

facevano eco i voti di organismi interessati o semplicemente solleciti degli interessi generali della nazione, guardati ora con animo disposto a transigere sui principii del libero-scambio.

E si spiega, del resto, che al 1871 le cose economiche di casa nostra si vedessero con occhio diverso di quello con cui si vedevano al 1861, indipendentemente dalla trasformazione che in questo campo si era manifestata negli altri paesi d'Europa. L'apertura delle frontiere doganali fatta nel 1861 non poteva avere che effetti relativamente modesti: poco sviluppati erano ancora i mezzi di trasporto, ed il loro costo costituiva già da per sè un valido elemento protettivo. Ma, mano mano che si estendeva la rete ferroviaria in Europa ed in Italia, e si intensificava l'applicazione del vapore alla navigazione, i mercati che prima erano divisi, più che dalle frontiere doganali, dalle distanze insuperabili, si trovarono esposti a concorrenze nuove e sempre più efficaci. Ogni tronco ferroviario che si apriva al traffico in Italia tendeva ad avvicinare ai porti e alle frontiere terrestri zone prima lontanissime, rendendo facili scambi commerciali che prima non sarebbe stato neanche possibile concepire, specialmente per merci voluminose o pesanti. E poichè lo stesso fenomeno si verificava negli altri paesi, in misura anzi più accentuata che in Italia, la riduzione delle distanze e la diminuzione del costo totale del trasporto (compreso in esso l'interesse del capitale per il periodo di immobilizzazione della merce in viaggio) rendevano convenienti rapporti fra mercati lontani, che prima non lo erano affatto.

Tutto ciò non si svolse da un momento all'altro, come accadrebbe oggi, se le frontiere doganali fossero improvvisamente abbassate, ma accadeva con moto dapprima appena percettibile, e poi mano mano più veloce. E gli effetti sugli scambi internazionali erano sempre più visibili per le nostre industrie le quali trovavano nel più vasto mercato interno un compenso troppo tenue, in confronto del danno che loro infliggeva la concorrenza delle industrie straniere assai più anziane ed agguerrite, e già organizzate per una produzione su vasta scala. La riforma doganale del 1861 fu, dunque, solo la mossa iniziale per mettere in comunicazione il nostro mercato con i mercati stranieri; il seguito, ed in misura solo veramente notevole, fu compiuto dallo sviluppo dei mezzi di trasporto. Ciò ci consente di dire che un diverso regime di politica commerciale, applicato nel 1861, non avrebbe modificato gran che la situazione: lì per lì, certo, avrebbe creato un ostacolo al commercio con l'estero, ma poichè si sarebbero rapidamente mutati gli altri elementi determinanti degli scambi internazionali, e non sarebbe stato possibile concepire un

sistema daziario generale a scala mobile, che tenesse, cioè, conto dei ribassi nel costo del trasporto, l'influenza dell'ostacolo creato dai dazi sarebbe diventata sempre minore, fino a non farsi sentire più dopo qualche anno.

Si aggiunga che lo slancio delle industrie cominciò solo verso la fine del decennio 1861-70 e che gli industriali, passato il periodo di sbalordimento, prodotto dalla unificazione dei mercati interni, cominciarono solo tardi a vedere quale influenza perturbatrice esercitasse la concorrenza dei prodotti stranieri. Da ciò la necessità di guardare a fondo nella situazione economica e vederne gli aspetti fondamentali senza il preconconcetto liberista.

Sintomi delle mutate condizioni di ambiente politico sono il lavoro preparatorio per l'inchiesta industriale, deliberata nel 1870, ed i fini che alla stessa inchiesta furono assegnati. L'inchiesta doveva infatti tenere una via diversa da quella che si sarebbe seguita in una statistica industriale propriamente detta. Essa non doveva domandare la semplice nozione dei fatti espressa col linguaggio delle cifre, ma doveva tendere ad effetti di maggiore utilità pratica. « L'inchiesta, si affermava, dirà se debbansi mantenere le tariffe attuali, od in quali parti si abbiano a mutare; se vi siano lavorazioni per le quali convenga adoperare provvedimenti speciali; se debbansi accordare a tutte le industrie o ad alcune di esse quelle agevolezze, che si conciliano colle dottrine del libero scambio, e che consistono nel sopprimere o mitigare i dazi sulle materie prime e sugli strumenti di lavoro. E ci dirà pure quale contegno ci convenga adottare alla prossima scadenza dei trattati di commercio; se cioè giova mantenerli o modificarli in qualche parte, serbandoci fedeli ad un sistema, che ha il vantaggio di consacrare a favore della nostra produzione le agevolezze daziarie, che con abile negozio si possono ottenere dagli altri paesi » (1). È vero che si parla sempre di mutamenti « tali da essere inquadrati nelle dottrine del libero scambio », ma in sostanza si comincia ad ammettere che, almeno in quelli che formalmente si possono chiamare aspetti tecnici del problema, si era disposti a incoraggiare un indirizzo più deciso di intervento a favore di alcune industrie.

Nel quadriennio in cui si svolse l'inchiesta industriale, cioè fra il 1870 e il 1874, la dottrina del libero scambio cominciò ad essere fortemente attaccata da varie parti, ed anzitutto dagli interessati, molti dei quali domandavano modificazioni di tariffa, con ragioni

(1) Cfr. *Annali del Ministero di Agric. Ind. e Comm.*, 1870, 2, parte III, pagg. 48, 49.

tecniche, talvolta fondate, ma spesso ispirate dal movente di ottenere una protezione (1). Mentre nell'inchiesta industriale si lamentava da un lato l'influenza perturbatrice che su certe industrie esercitavano il dazio di consumo (2), le imposte di fabbricazione e le tariffe dei noli terrestri e marittimi, si denunciavano dall'altro i difetti tecnici della tariffa che formata, come dice l'Ellena, con la sovrapposizione dei trattati alle vecchie tariffe sarde, era come i terreni d'alluvione, di genere alquanto incerto, perchè si componeva di materiali diversi e talvolta non bene assimilati (3).

In sostanza nell'inchiesta del 1870 i produttori e gli industriali, in maggioranza, invocarono provvedimenti tariffari di protezione esprimendo, implicitamente o esplicitamente, opinioni non favorevoli al libero scambio. In maggioranza, non tutti, nè sempre, riguardo alla protezione invocata, concordavano i pareri in quanto alle stesse merci, perchè per molte di esse erano contemporaneamente chiesti aumento o diminuzione, oppure soppressione o istituzione di dazi ora alla importazione, ora all'esportazione. Nè c'è da farsene le meraviglie in quanto che, come osserva il Cagnetti de Martiis, nel più dei casi, i desideri di aumento o soppressione o alleviamento di dazi erano ispirati da interessi dissimili e da intenti talora opposti (4).

I principii libero scambisti erano poi attaccati nella stampa da improvvisati difensori degli'interessi economici della nazione, i quali, non osando ancora, per una forma di pregiudizio quasi religioso, sostenere apertamente una politica protezionista, avevano preso come bersaglio i trattati stipulati fra il 1860 e il 1867, e specialmente quello con la Francia del 1863, a cui si attribuiva lo stato di crisi

(1) Per esempio a proposito della filatura del cotone era affermato che i produttori italiani provvedevano ancora al consumo dell'Italia solo per la metà. Per provvedere per l'altra metà era chiesta una « protezione non di lunga durata, ma per un periodo di 15 a 20 anni, che garantisse l'ammortamento degli'impianti ». Cfr. Atti Inchiesta Industriale, Vol. I, § 8, pag. 1.

(2) Nel Napoletano, in Sicilia, nella Liguria, in Piemonte e Lombardia, nella Venezia, la Commissione d'inchiesta raccolse preziose notizie intorno agli abusi stridenti del dazio consumo aggravante le materie vitali e ausiliarie delle industrie, e adoperato a fini occulti o palesi di protezione e di proibizione, allargando la cerchia della materia imponibile senz'alcun limite. Cfr. LUZZATTI, *Memorie*, pag. 351.

(3) Cfr. VITTORIO ELLENA, *Alcune parole sugli scambi internazionali*, in *Archivio di Statistica*, 1878, fasc. III.

(4) Il Cagnetti ha fatto un accurato spoglio degli atti dell'inchiesta ed ha compilato delle tabelle di desiderata che provano quanto è affermato nel testo. Cfr. COGNETTI DE MARTIIS (*politica*), pagg. CCCXVIII e segg.

in cui si trovavano i vari rami dell'ancora poco sviluppata industria nazionale (1). Il libero scambio, essi dicevano, aggrava le condizioni già pessime delle industrie, ed il voler persistere nel vecchio indirizzo avrebbe avuto conseguenze sempre più deleterie. Fa d'uopo, diceva il Carpi, che regolandosi coi debiti temperamenti sull'esempio dell'America del Nord, si instauri un sistema doganale riparatore, delle pubbliche finanze, dell'agricoltura, dell'industria e del commercio, ed ordinato in guisa « da aumentare le pubbliche rendite, scostandosi in pari tempo da tutto ciò che vi sia di troppo assoluto nelle idee protettive ». Specialmente accentuata fu la campagna per la modifica del sistema doganale quando, istituiti i dazi di consumo, parve a molti più logico sostituire a queste rinnovate barriere interne un rinerudimento dei dazi di confine, perchè essi erano meno avvertiti, meno odiosi, meno vessatori, più utili e meno dannosi sotto ogni aspetto; ed il Carpi si rallegrava che negli ultimi anni le « idee pratiche » da lui propugnate avessero camminato parecchio, e si doveva solo che molti esitassero ancora a manifestare in pubblico ciò che pensavano in privato, per un certo « malinteso pudore a fronte della scuola dottrinarìa, che aveva preso il sopravvento in Italia per la sentimentale generosità delle sue azzardate teorie di libertà sconfinata nelle materie economiche » ! (2).

È certo che vi erano già alcuni giornali che militavano per le nuove idee, ed altri che ammettevano meritare almeno di essere seriamente discusse, mentre nel Parlamento, uomini notoriamente conosciuti per seguaci impenitenti del libero scambio, affermavano

(1) Il Carpi, ad esempio, riporta il seguente brano scritto da un certo signor Torri, giudicandolo *pieno di verità e dettato da un senso pratico ammirabile*: « Il voler mettere l'Italia, bambina e povera, al livello delle altre nazioni più colte, più ricche e più industrie, è un'altra, ma dannosa utopia, e se il trattato di commercio colla Francia ha sancito un grande principio, ci fu però ben funesto, chè, paralizzando la buona volontà degli intraprendenti, valse a mantenerci in quel letargo in che fummo sempre assopiti. Coloro che sbraitano tanto contro le teorie medioevali dell'onor. Cordova e del signor Cappellari della Colomba (cioè i liberisti), si prendano il disturbo di domandare ai nostri industriali e manifatturieri del perchè i loro opifici se ne stiano inoperosi la metà dell'anno e diano lavoro a un terzo degli operai che potrebbero intrattenere, e si sentiranno rispondere che è in grazia anche durino come sono, e che del resto essi stanno in piedi non tanto perchè sperino ancora in quel famigerato miglior avvenire che è di là da venire, quanto in causa dell'unica forza ancor possibile in Italia, la forza d'inerzia ». Cfr. CARPI, *Emigraz.*, IV, pag. 294.

(2) Cfr. CARPI, *Emigraz.*, IV, pagg. 309 e 316, e segg.

la necessità di riformare le tariffe doganali, onde le pubbliche finanze ne avessero sensibile ristoro.

Bersaglio dei sostenitori del nuovo indirizzo erano, come ho detto, i trattati del primo decennio, i quali venivano attaccati in relazione alle mutate condizioni di ambiente, ed erano giudicati come la causa principale del nostro malessere di allora. Anche Luzzatti si era unito al coro dei critici meritandosi un accorato richiamo da Minghetti, il quale il 22 agosto 1874 gli rispondeva che Luzzatti giudicava dopo aver fatto un'inchiesta profonda da cui si potevano trarre molte utili conseguenze, ma « egli avrebbe dovuto trasportarsi col pensiero al tempo in cui furono negoziati quei trattati ». Allora, diceva il Minghetti, non si avevano gli elementi che fortunatamente oggi non fanno difetto. Allora le nostre provincie coi loro prodotti erano così ignorate le une alle altre, che il negoziare un trattato si affacciava come opera scabrosissima, e non era possibile evitare degli errori (1). Gli errori vi furono; ma certamente i vantaggi dei trattati furono molto maggiori dei danni, e non solo politicamente, perchè quello fu il riconoscimento del nuovo Regno d'Italia, ma altresì economicamente perchè la prosperità nazionale se ne avvantaggiò e quei timori, che si manifestarono circa la nostra navigazione e circa alcune nostre industrie, lungi dal verificarsi, furono smentiti (2).

2. — Quali erano le forze che portavano ad una modificazione del nostro sistema di politica commerciale ed il cui trionfo doveva verificarsi solo nel 1886? Erano molteplici e si possono classificare in tre gruppi: di ordine finanziario le une, di ordine economico le seconde, di ordine politico le altre.

a) Già abbiamo visto nel precedente volume quali variazioni di tariffe siano state attuate nel primo decennio nelle voci non vincolate, per far fronte alle esigenze della finanza. A partire dal 1875 questo stato di cose fu ancora di più aggravato da nuovi provvedimenti, che vennero a turbare l'equilibrio.

Con la legge 5 giugno 1871 vennero soppressi i dazi di esportazione via mare delle merci, che ne erano esenti quando esportate per via di terra, eliminando così una sperequazione creata dal trat-

(1) Lo stesso LUZZATTI nelle sue *Memorie* (pag. 354) dà ragione al Minghetti quando riferisce che, dopo i lunghi lavori dell'inchiesta, Antonio Scialoja ebbe un giorno a dirgli: « Nelle negoziazioni commerciali del 1863 ho dovuto indovinare l'Italia economica; oggi, grazie all'inchiesta, il mistero è disvelato ».

(2) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VI, pag. 83.

tato con l'Austria del 1866, nei riguardi dell'esportazione via terra, ripetutamente lamentata, ma fino ad allora non appagata per ragioni di bilancio (1). Con la legge 16 giugno dello stesso anno, n. 260, vennero modificati i dazi sui cereali, sopprimendo il preesistente diritto di statistica, e sostituendolo con un dazio sul grano pari a L. 1.40 al quintale, e di L. 2.40 sulle farine, cioè in misura poco meno che doppia del diritto soppresso (2). Dopo meno di un anno (legge 9 aprile 1872, n. 759) venivano aumentati i diritti di entrata sugli olii e sul caffè, e si modificavano i dazi d'importazione sugli apparecchi di rame e di altri metalli, sulle caldaie delle macchine a vapore, su gazometri, ecc. (3). Con la stessa legge (allegato D) venivano dettate norme rigorose per combattere il contrabbando, che aveva preso una estensione considerevole con gran pregiudizio degli interessi della finanza, demolendone le trincee principali nascoste nei porti franchi, già giudicati dal Minghetti come il centro da cui il contrabbando si irradiava e si diffondeva (4). Veniva perciò fissata al 1° gennaio 1875 la data di cessazione del porto franco di Civitavecchia, mentre si fissava in tre anni il termine della conversione del porto franco di Genova in magazzino generale, in base alle norme della legge 3 luglio 1871, n. 340, che regolava l'istituzione ed il funzionamento dei Magazzini generali. Poco dopo, e cioè nel 1873, si fissava al 1° gennaio 1874 la data di cessazione del porto franco di

(1) Queste disposizioni entrarono in vigore col 1° luglio 1871 e in seguito ad esse furono esentate dal pagamento del dazio di esportazione le uova, la canapa, il lino, e gli altri vegetali filamentososi in steli, la canapa greggia, i bozzoli, i grani, le granaglie e i marzocchi, il riso e il risone.

(2) Per la tariffa del 1859 il grano e le farine erano esenti da dazio. Nel 1864 (Legge 24 novembre, n. 2006) fu stabilito un diritto di bilancia di L. 0.50 per il grano e granaglie, e 0.75 per le farine importate dall'estero; esso però non era soggetto al decimo di spedizione. Nella tariffa del 14 luglio 1866 il diritto fu elevato rispettivamente, a L. 0.75 e a L. 1.25. Cfr. *Relazione LAMPERTICO*, pag. 98.

(3) L'aumento dei dazi sulle macchine fu il risultato delle lagnanze che i costruttori meccanici fecero davanti alla Commissione d'inchiesta a proposito delle sconcordanze della tariffa. Contro la legge del 1872 sorsero nuovi lagni: i tecnici l'appuntarono di gravi difetti nella classificazione e nella concordanza, poichè queste materie sono delicatissime, e l'errore balza fuori soltanto dall'attrito della lunga esperienza. Cfr. LUZZATTI, *inchiesta*, pag. 46. In quanto ai dazi sugli olii minerali essi furono portati a L. 19 per i grezzi ed a L. 25 al barile per i rettificati, mentre il dazio sul caffè era portato a L. 60. Cfr. l'allegato C alla legge suddetta.

(4) Cfr. *Atti Parl. Cam. Dep.*, Discussioni, seduta 2 agosto 1862 e 14 febbraio 1863.

Venezia. Con la legge 3 giugno 1874, n. 1936, infine, veniva istituito il diritto speciale di statistica sulle merci estere, che entravano nel territorio dello Stato, e sulle nazionali ed estere, che erano spedite all'estero, in ragione di dieci centesimi per ogni involto o tonnellata.

Malgrado queste riforme la tariffa era sempre mal congegnata nei riguardi della finanza, le cui esigenze non erano state certo facilitate dall'indirizzo di politica doganale fino ad allora seguite, perchè gli aggravii del 1866, nelle voci libere dagli accordi commerciali, ed i saltuari ritocchi successivi, furono ben poca cosa rimpetto alla entità dei suoi bisogni. Onde, se la riforma doganale era invocata economicamente e tecnicamente, non meno importanti ragioni la domandavano per fare della dogana un più utile strumento della finanza.

b) A fianco delle ragioni di ordine finanziario non mancavano quelle di carattere economico, e fra esse meritano il primo posto le dimostrazioni e le lagnanze dei produttori, rispetto a quelle che si potrebbero definire come le imperfezioni tecniche della tariffa doganale, e che si classificavano in cinque categorie, e cioè:

1°) La ragione del dazio non sempre stabilita in conformità alle necessità del tesoro;

2°) Il fatto anormalissimo per cui alcune materie prime pagavano dazi maggiori di quelli domandati ai prodotti che da essi si ottenevano (1);

(1) Sulla sperequazione tra i dazi delle materie prime e dei prodotti la tariffa presentava parecchi esempi di protezione a rovescio. Nella categoria delle pelli, i cuoi coriati e tagliati pagavano dazio uguale a quello imposto alle pelli semplicemente conciate, non tenendo conto del calo considerevole del perfezionamento; i filati di canapa e di lino erano sottoposti al dazio di lire 11.50, mentre le tele d'imballaggio, composte di cotesti filati, non pagavano che 10 lire. I filati di lana sottostavano talvolta a dazi maggiori di quelli imposti ai tessuti. La carta pagava un dazio di 10 lire al quintale; ma quando con lavoro rilevante, che accresceva di molto il suo valore, era trasformata in litografia, cartelli o cose simili, entrava in franchigia. Alcune macchine, introdotte finite nel Regno, erano passibili di balzelli minori di quelli che il meccanico nazionale avrebbe pagato per importare dall'estero le materie prime. Lo stesso accadeva per i pianoforti ed altri oggetti; ed in modo più evidente per le lime e per tutti gli strumenti d'acciaio. Per l'acciaio greggio il dazio era fissato in lire 13.85 il quintale; quando esso era trasformato in lime ed altre arnesi, con perdita notevole di materia e spesa non lieve di produzione, il suo dazio si riduceva invece a lire 9.25. Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 12.

A proposito degli errori tecnici della tariffa lo Scialoja faceva rilevare al Luzzatti che nel 1862 non si sospettavano le tristi necessità fiscali, le quali si maturarono dopo. E talune sconcordanze e sperequazioni della tariffa convenzionale, che gli vennero amaramente e spietatamente rimproverate, dipendevano

3^a Una imperfetta classificazione di talune merci, in conseguenza della quale si favoriva la fabbricazione in paese del prodotto grossolano, deprimendo quella della specie fina. Infatti, allorchè nel 1875 si iniziarono i lavori per la riforma doganale, apparve chiaro che la tariffa poggiava sull'ipotesi che la nostra industria ignorasse i prodotti fini e non fosse capace di preparare che i numeri grossi, che l'elegante costituisse l'eccezione, l'ordinario, l'empirico, la regola, mentre dall'inchiesta erano risultate provate le attitudini e la preparazione a grandi miglioramenti e ad emulare la produzione estera (1). Si osservava a questo proposito che l'insufficienza tecnica di alcuni industriali e la difficoltà di ammaestrare gli operai nei lavori più delicati, erano cagioni già troppo forti, che portavano nel nostro paese a preferire la produzione di cose ordinarie, anzichè di merci più elette, e che non era proprio necessario che la tariffa si aggiungesse nel dare artificialmente un aiuto a siffatta tendenza (2).

4^a Una insufficiente cognizione delle condizioni tecniche dell'industria (3), per cui la tariffa imponeva talvolta agli agenti della dogana un compito inadeguato ai mezzi dei quali essi potevano disporre.

5^a Infine l'esistenza dei dazi *ad valorem* che, specialmente per la grande varietà e differenza tra il valore dichiarato e ammesso e quello effettivo, riusciva contraria agli interessi della finanza e

da balzelli durissimi, che il genio della fiscalità dovette escogitare dopo il 1866. Fissando per esempio la esenzione daziaria delle paste, egli non pensava che si sarebbe restaurato il dazio di confine sui cereali. Cfr. LUZZATTI, *Memorie*, pag. 450.

(1) Cfr. LUZZATTI, *Memorie*, pag. 437.

(2) Per esempio la tariffa portava un unico dazio sui filati di canapa e di lino, il valore dei quali si aggirava da 120 a 1000 lire e più per quintale: è evidente che il dazio di L. 11.50 si ragguagliava talora quasi al 10% per scendere fino ad 1 o poco più per cento. Il dazio di lire 57.75 per tutti i tessuti greggi o imbianchiti di canapa e lino, che hanno più di sei fili di catena nel quadrato di cinque millimetri di lato, poteva mutare dal 15 (tele grossolane) sino ad uno od anche meno per cento (battiste ed altre tele finissime). Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 13.

(3) Era abbastanza strano, ad esempio, che mentre i filati di lino, i quali, salivano a prezzi elevatissimi in virtù della prodigiosa finezza a cui l'industria sapeva ridurli, erano tutti compresi in una sola classe; quelli della juta, che riuscivano sempre molto grossolani, erano invece divisi in due categorie, alle quali si attribuivano dazi distanti l'uno dall'altro del 50 per cento. Ma più strano ancora era che, mentre erano ignoti fili di juta, i quali misurassero più di 8 o 9 mila metri per chilogramma (l'industria non essendo ancora giunta a superare tale sottigliezza) la nostra tariffa parlava di fili di juta di più di 20 mila metri per chilogramma! Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 15.

alle domande dell'onesto commercio (1). Occorre poi ricordare, con il Luzzatti, un'altra specie di provvedimenti, che esacerbavano, gonfiavano le tariffe daziarie e contro i quali fiorivano i lamenti, e cioè il metodo perverso delle tare, dei cali, dei diritti accessori, che in Italia rappresentavano l'ideale del fastidio daziaro (2).

Lo stesso Minghetti, che difese fino all'ultimo il regime libero-scambista, si arrendeva alla necessità di coordinare meglio le voci, proporzionare i dazi fra loro, guardarli in modo da seguire meglio i prodotti, e accostarsi di più al vero valore che le stesse materie acquistavano nelle varie loro trasformazioni in maniera da formulare quella tariffa « normale », che avrebbe dovuto essere la guida, la regola e l'ausilio dei negozianti dei futuri trattati di commercio, e che avrebbe mostrato come le ragioni della scienza, gl'interessi degli industriali e il benessere dei consumatori potessero conciliarsi fra loro e dare risultati vantaggiosi per le finanze (3).

Alle ragioni di ordine doganale altre se ne aggiunsero in dipendenza di tutto il sistema tributario italiano e del sistema monetario. L'agitazione in favore dei dazi compensatori fu, infatti, incoraggiata dalla gravità delle imposte che, ripercuotendosi, come osserva il Benini, forse più duramente sulle industrie limite che sulle altre, spingeva i relativi produttori a chiedere dei dazi, che compensassero la differenza fra le imposte gravanti sui produttori nazionali e quelle gravanti all'estero sui produttori di merci analoghe (4). Bisogna poi tener conto dell'influenza che sui vari interessi in conflitto esercitava il giuoco dei prezzi perchè la politica doganale, che precedette la riforma del 1873, si era svolta quasi interamente sotto l'impero della carta moneta deprezzata, mentre il valore delle merci, misurato con l'oro, sul mercato internazionale cresceva o mantenevasi alto. Il

(1) A proposito dei dazi *ad valorem* l'inchiesta industriale aveva accertato i seguenti fatti, e cioè: la tendenza dei commercianti a dichiarare un valore al disotto del vero; la difficoltà talora insuperabile, degl'impiegati a riconoscere il preciso valore delle merci dichiarate; l'ostacolo della perizia, che si opponeva all'esercizio del diritto del preacquisto; la difficoltà di vendere a prezzi convenienti le merci preacquistate; la probabilità che nella denuncia del valore si frodasse di consueto sino al 50 %, parte per errori involontari, parte per ignoranza nelle stime, parte per spirito d'inganno, e parte infine per collusioni tra i rappresentanti del fisco e gl'importatori. Cfr. LUZZATTI, *Inchiesta*, pag. 62.

(2) Cfr. LUZZATTI, *Inchiesta*, pag. 77.

(3) Cfr. l'esposiz. finanziaria del 27 novembre 1873 in MINGHETTI, *Discorsi*, V, pag. 383.

(4) Cfr. RODOLFO BENINI, *La politica doganale*, in *La Riforma Sociale*, 1905, pag. 519.

cambio sull'estero, relativamente alto e incerto, agiva sovente come freno alle importazioni. Invece la curva dei prezzi, che sul mercato aperto aveva rallentato il moto ascendente, subito dopo il 1872 incominciò a piegare verso il basso per la crisi finanziaria del 1873-74, aggravando le condizioni delle nostre manifatture (1).

c) A creare una mentalità protezionista contribuivano, infine, ragioni di ordine politico, e cioè il desiderio di una maggiore indipendenza dall'estero, accentuatosi con il crollo dell'idea liberista nei principali paesi d'Europa, ed il pregiudizio di sottrarre il paese al vassallaggio economico della Francia, che sarebbe stato creato dal trattato del 1863.

Già fin dal 1873 gli stati d'Europa avevano cominciato ad agitarsi in negoziazioni che, iniziate, interrotte, riprese, non si risolvevano mai. L'origine di questo movimento era nella famosa legge dei diritti compensatori sui prodotti stranieri e dei dazi sulle materie prime del 26 luglio 1872, che Thiers aveva immaginato ed era riuscito a strappare al Parlamento francese. La Francia essendo allora legata con gli altri paesi dal vincolo dei trattati, si era accinta a laboriosi negoziati per ottenere la facoltà di applicare la nuova legge (2), ma prima che si arrivasse a concludere qualche cosa, cadde Thiers, la legge fu abrogata e delle negoziazioni non rimase che la traccia segnata.

(1) Cfr. *Giornale degli Economisti, Rassegna Agraria*, 1889, pag. 142.

(2) L'Inghilterra e il Belgio, brontolando, ricalcitando, avevano dovuto consentire, per timore del peggio, perchè i loro trattati erano scaduti. Negoziando essi avevano almeno la speranza di ottenere qualche mitigazione nei punti più vitali dei loro interessi. Germania e Austria-Ungheria erano contrarie; in quanto all'Italia il governo affidò le trattative al Luzzatti il quale propose di aiutare la Francia nella parte fiscale, non contrastarle la riforma nella parte a noi estranea, tenacemente opporsi al rialzo dei dazi, che avrebbe impacciato le nostre principali esportazioni in Francia o ci avrebbe obbligati, per non chiudere ad esse la via, ad abolire i nostri diritti di esportazione, allora necessari all'equilibrio del bilancio non ancora conseguito. Al Thiers, che gli domandava quali idee avesse in fatto di regimi doganali, il Luzzatti dette un'arguta risposta, che merita di essere ricordata, perchè indica molto bene il pensiero dell'epoca: « Quale negoziatore euro e agevole le esportazioni del mio paese e sono libero-scambista; divengo equo protezionista quando si tratta di assicurare la vita a industrie nazionali nascenti, degne e capaci di svolgersi; sembro persino proibizionista quando in qualche Stato estero con astuzia violenta o con artifizii di ribassi di prezzi si vuole addirittura distruggere una produzione italiana. E ho bisogno di tutte queste dottrine per difendere gli interessi vitali del mio paese. Quando negozio per l'Italia non sono il prigioniero di nessuna dottrina ». Cfr. *Memorie*, pagg. 439 a 444.

Il mutamento teorico d'indirizzo in politica commerciale in alcuni Stati di Europa era già avvenuto od era già maturo ed aspettava, per concretarsi, la scadenza degli accordi commerciali. Tale mutamento era stato determinato dal sopraggiungere di cause nuove ed imprevedibili, dal risorgere d'interessi economici trascurati o repressi, non che dal cessare di alcune cause transitorie che avevano favorito l'èra liberale (1).

In Germania il movimento presentò due fasi distinte, e cioè si formarono prima, spontaneamente, gruppi d'interessi, i quali domandarono l'abbandono del sistema libero-scambista: poi scese in campo, con mosse rapide e ardite, il capo della politica tedesca a riunirli e costruire su di essi una nuova politica. I gruppi d'interessi, che si trovarono d'accordo, furono quelli che fino al 1875 si erano acerbamente combattuti, e cioè: i grandi proprietari della Germania orientale, e i fabbricanti della Germania occidentale o meridionale. Su questa base nel 1879, con una riforma doganale autonoma, veniva inaugurato un nuovo sistema di politica commerciale, che traeva la sua importanza da questi tre momenti: 1°, aumento dei dazi protettivi, che ancora esistevano per certi prodotti industriali; 2°, ripristino di molti dazi protettivi industriali aboliti dopo del 1865; 3°, instaurazione di alti dazi protettivi agrari. Le industrie metalurgiche e tessili furono particolarmente favorite dal nuovo ordine di cose, ma parteciparono inoltre alla protezione l'industria delle pelli, dei vetri, delle terraglie, del legno, della paglia, della soda ed un gran numero d'industrie minori (2).

In quanto alla Francia, se si ammette con il Fuchs che il trattato di Cobden con l'Inghilterra, come tutti gli altri trattati di commercio a carattere libero-scambista, oppure aventi per iscopo la riduzione di dazi protezionisti, le furono imposti da un regime autocratico, contro la volontà delle più importanti sfere interessate, non è da meravigliarsi che, quando il regime autocratico cadde, la Repubblica cercasse subito di ritornare all'antico sistema di politica commerciale (3). Alle opinioni personali di Thiers, che fu sempre un protezionista convinto, si aggiungevano anche i bisogni finanziari creati dalla guerra, i quali spingevano a ritornare al sistema delle

(1) Cfr. L. FONTANA RUSSO, *La funzione delle Dogane*, in *La Riforma Sociale*, 1897, pagg. 1012 e segg.

(2) Cfr. WALTER LOTZ, *Le idee della politica commerciale tedesca*, in *Bibl. Econ.* serie IV, Vol. I, parte II, pagg. 413 e segg.

(3) Cfr. C. G. FUCHS, *La politica commerciale del Regno Unito negli ultimi venti anni*, in *Bibl. Econ.*, serie IV, vol. I, parte I, pag. 545.

tariffe alte. Il ravvivamento del protezionismo in Francia coincideva, infatti, coi provvedimenti finanziari proposti da Thiers dopo i disastri del 1870 (1), e Thiers esercitò in favore di quel ravvivamento un'influenza pari a quella che Napoleone III aveva esercitata in prò del libero-scambio, e la esercitò tanto più notevolmente in quanto, come nota il Cognetti De Martiis, le sue idee in fatto di politica commerciale concordavano meglio con quelle prevalenti nella massa della popolazione, e implicavano un sentimento di resistenza che, nella depressione morale ed economica in cui fu suscitato, trovavasi in armonia con la situazione psicologica del popolo francese (2).

Più serio era il cambiamento di umori che avveniva nell'Austria-Ungheria la quale, mentre un tempo si era per motivi politici, mostrata così condiscendente verso l'Unione doganale, ora che non si trattava più d'interessi economici, si teneva a cavalcioni fra la protezione doganale e il libero scambio, mostrando, però, pel primo di questi due sistemi una forte preferenza, ciò che portò, tra l'altro, alla disdetta, data il 16 dicembre 1875, dei trattati di commercio conclusi il 1865 e il 1869 tra l'Inghilterra e l'Austria (3). Un provvedimento protezionista nel fatto, se non nelle intenzioni, modificava poi la politica commerciale russa, perchè fu stabilito che, a cominciare dal 1877, i dazi dovevano essere pagati in oro, con che le importazioni di merci in Russia venivano ad essere grandemente difficoltà (4).

(1) I primi rialzi di tariffa si ebbero nel 1871, però essi accrebbero soltanto la funzione fiscale delle dogane. In seguito si ebbero i progetti di tariffa del 1877, del '78 e del '79, ispirate ad idee protezioniste sempre più decise, e che portarono in ultimo alla tariffa del 7 maggio 1881, che era, per molti prodotti, superiore del 24 % all'antica tariffa convenzionale.

(2) Cfr. COGNETTI DE MARTIIS, *Politica*, pag. DLXIV.

(3) Il trattamento usato dall'Austria verso l'Inghilterra in quell'occasione, fu, in contrapposto al procedere della Francia, un trattamento privo di qualsiasi riguardo. Come nota il Fuchs, fu questa la prima volta che da parte di una potenza straniera vennero rilevate le conseguenze della rigidità dottrinarie dell'Inghilterra verso il libero scambio. Il Governo austriaco dichiarò di essere pronto a trattare con la Francia, coll'Italia e colla Germania per stabilire una tariffa convenzionale, ma poichè l'Inghilterra, in seguito all'applicazione del libero scambio, non aveva niente da offrire in contraccambio alle concessioni che le potessero venir fatte, per essa si poteva parlare solamente del trattamento della nazione più favorita. Dato il punto di partenza del Governo Austriaco, l'Inghilterra, se non voleva sottostare alla scadenza del trattato all'alta tariffa generale, non poteva fare altro che accettare per un anno il puro trattamento della nazione più favorita. Cfr. C. G. FUCHS, *op. cit.*, pag. 549.

(4) Sulle definitive ragioni che determinarono il decreto relativo al dazio in oro

3. — Le forze protezioniste in Italia muovevano all'attacco su due fronti: da un lato domandavano la denuncia dei trattati di commercio convenzionali, che vincolavano le molteplici voci della tariffa, dall'altra — ottenuta così libertà di manovra — tendevano a trasformare il regime tariffario in maniera da introdurre un effettivo sistema protezionista. Mentre, però, si svolgeva questa lotta sorda o palese, il Governo continuava a stringere accordi con i vari paesi con i quali mancavano ancora convenzioni commerciali. Così nel 1871 si stipulavano i trattati di commercio e navigazione con il *Siam*, e con gli *Stati Uniti*; nel 1872 quelli con il *Nicaragua* e *Guatemala*, nel '73 con la *Birmania*, l'*Argentina* ed il *Portogallo*, nei tre anni successivi con il *Messico*, l'*Honduras* e la *Romania*, ed infine nel 1878 con la *Grecia* ed il *Perù*, ma nessuno di questi trattati comprometteva la questione della tariffa generale, trattandosi di paesi per i quali bastavano accordi regolati dalla clausola della nazione più favorita.

Ai deputati Branca e Consiglio, che nel dicembre 1874 avevano chiesto le intenzioni del Governo circa la denuncia dei trattati, il Minghetti rispondeva assicurandoli che erano cominciate fra lui e gli altri ministri le trattative che dovevano precedere e preparare questo fatto. E soggiungeva che se, come egli sperava, si potevano intavolare negoziati per nuovi trattati, avrebbe avuto sempre cura di tener fermo perchè la scadenza del 19 gennaio 1876, portata dal trattato di commercio con la Francia, non fosse possibilmente oltrepassata (1). Un po' per la pressione delle forze politiche, un po' per la difficoltà di giungere rapidamente ad un accordo, Minghetti aveva ormai quasi aderito all'idea della denuncia manifestando, così, ancora un mutamento di opinione rispetto a quella espressa pochi mesi prima, rispondendo agli stessi deputati e al Luzzatti, che li aveva preceduti. Egli infatti aveva allora dichiarato che, pur riconoscendo che i trattati in vigore presentavano dei difetti, egli manteneva il suo concetto che l'Italia dovesse, non denunciarli in modo assoluto, ma negoziarne dei nuovi, fondati sopra maggior conoscenza dei fatti, e con lo scopo di non perturbare, anzi di migliorare le nostre industrie, e nello stesso tempo di accrescere i proventi del Tesoro (2).

nel 1876, si veda il giudizio dato dallo storico delle finanze russe: Blioch, riportato da P. WITTSCHÉWIKI, *La politica commerciale e doganale russa*, in *Bibl. Econ.*, serie IV, vol. I, parte II, pag. 31.

(1) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VI, pag. 317.

(2) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VI, pag. 83.

Le promesse del Governo furono scrupolosamente mantenute, ed il 21 aprile 1875 il Minghetti poteva annunciare alla Camera che il trattato con la Francia era già stato disdetto ed aggiungeva poi di confidare che la Francia stessa, l'Austria e la Svizzera, che avevano trattati con tariffe, avrebbero aderito al desiderio, espresso dall'Italia, di negoziare nuovi trattati nel più breve tempo possibile (1). Circa le intenzioni del Governo egli esplicitamente dichiarava: « Bisogna che io ripeta qui che non intendo rimuovermi dai principi del libero scambio, ma ciò non toglie che noi possiamo aumentare sotto il punto di vista fiscale alcuni nostri dazi, e maggiormente proporzionarli, tenendo conto delle circostanze speciali le quali mettono la nostra industria in una condizione inferiore alla straniera, e non già naturalmente, ma artificialmente, quando la tariffa sia convertita a favore dello straniero e a danno del produttore italiano (2) ».

Tutte e tre le predette nazioni si mostrarono desiderose di intendersi con noi, e penetrate ad un tempo del sentimento espresso francamente dal nostro Governo, e cioè che, mentre esso intendeva di tener fermo il principio del libero scambio, senza lasciarsi smuovere da quella via maestra che doveva produrre la prosperità economica del paese, aveva però il diritto di cercare in accrescimenti moderati e non protettivi delle tariffe doganali una risorsa per l'erario (3). Gli intendimenti del Governo fino a questo momento erano quasi esclusivamente fiscali, e per ciò che attiene alle ripercussioni sull'economia del paese, tendevano solo ad eliminare le incongruenze tecniche ed economiche della tariffa servendosi della libertà di manovra conseguita con l'avvenuta denuncia dei trattati.

Fino al momento di cadere Minghetti restava, dunque, sostanzialmente fedele alle direttive libero-scambiste, e dai trattati si aspettava solo garanzie dirette a facilitare le nostre esportazioni. Le dichiarazioni fatte alla Camera il 16 marzo 1876, alla vigilia della

(1) Dopo un paio di mesi, parlando al Senato, egli confermava che il trattato con la Francia, che scadeva il 19 gennaio 1876, era già stato denunciato, e che similmente era stato già denunciato quello con l'Austria, che scadeva il 30 giugno 1876. Quanto a quello con la Svizzera, terzo dei trattati convenzionali, e che sarebbe scaduto solo nel maggio, il Governo Svizzero aveva mostrato le migliori disposizioni per anticiparne di un anno la scadenza. Per evitare poi ogni eventualità di ritardo, erano stati denunciati altresì i trattati con le altre potenze, pur facendo loro intendere il motivo e il significato di questa denuncia, e che eravamo sempre pronti ad accordare loro il trattamento della nazione più favorita.

(2) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VI, pag. 376.

(3) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VII, pag. 120.

caduta della Destra, ne danno la conferma (1). Neanche al di fuori delle sfere governative la tesi di abbandonare del tutto i principi del libero scambio era molto largamente diffusa, nè apertamente sostenuta. Alla riforma doganale qualcuno pretendeva di attribuire una influenza assai maggiore di quanto non fosse lecito sperare. Il Carpi, per esempio, riteneva per fermo che in Italia non avrebbe potuto trovarsi vera salvezza economica-sociale, nè si sarebbe arrivati all'abolizione del corso forzoso (1), se non dopo una riforma del sistema doganale, assai meno difficile ad attuarsi che qualsiasi altra riforma tributaria. Secondo lui occorreva ordinare questa riforma risolutamente a scopo fiscale, ed in pari tempo con funzioni, se non protettrici, almeno giudiziosamente riparatrici dell'agricoltura e della industria nazionale (2).

Il Carpi non era solo a domandare un'*intelligente* (?) attuazione del sistema protettivo. Quasi tutti gli interessati, in un verso o nell'altro, premevano sul Governo e per esso sugli organi chiamati a preparare i trattati e le tariffe. Come ebbe a dichiarare il Minghetti, il sentimento protezionista, già così manifesto agli occhi di tutti, cominciava a pullulare allorquando egli ebbe ad iniziare le trattative per i trattati di commercio. Ma egli lasciò che si facessero i più strani pronostici, le accuse più insussistenti al Governo e ai suoi negoziatori; e procedette franco nel suo cammino, mirando a fissare certi punti al di qua e al di là dei quali non si doveva trascorrere. E facendo ragione ai giusti bisogni dell'industria, si sforzava di impedire che il vento di protezionismo, che allora era leggiero, venisse a turbare tutta l'economia delle nostre tariffe (4). Anche il Luzzatti, che ebbe in quelle trattative una parte importantissima, confessa che le petizioni gli piovevano da tutte le parti, attraverso il Ministero e spesso direttamente. Era un diluvio. Proteggeteci! Senza protezione nessun paese può sviluppare le proprie industrie: gridavano i nostri fabbricanti. Gli interessi sacrificati, le troppo ar-

(1) Io credo, egli diceva, che non si riuscirà a concludere trattati utili all'Italia, se al giusto sentimento dell'equità internazionale non si aggiunga ancora la fermezza nel sostenere quelli che noi crediamo diritti dell'Italia rispetto alle proprie importazioni ed esportazioni... Il concetto economico prevalente deve essere nel senso di non impedire all'attività nazionale di svolgersi, di assicurare alla nostra esportazione facilità e certezza di sfogo nelle altre nazioni. Imperocchè la parte principale che ci muove a fare i trattati è quella di procurare che le esportazioni nostre siano ricevute con mite dazio e con facilità dalle altre nazioni. Cfr. *Atti Parl. Cam. Dep.*, discussioni, seduta del 16 marzo 1876.

(2) Cfr. CARPI, *Emigraz.*, IV, pag. 336.

(3) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VII, pag. 346.

dite speranze, i lamenti, i reclami: di tutta questa agitazione gli giungevano le voci or supplichevoli, or minacciose. Tutti erano sull'orlo dell'abisso, tutti perivano miseramente, se non si alzava un dazio d'entrata o se non se ne abbassava uno d'uscita. Tanto che il Luzzatti crede di poter dire che, se non avesse fatta lui l'inchiesta industriale e non avesse conosciuto in atto le nostre forze, si sarebbe rallegtrato, perchè i reclami gli avrebbero rivelato il fervore di tutta la giovane Italia economica in formazione (1).

La rivoluzione parlamentare del marzo 1876 non produsse alcun mutamento sostanziale nell'indirizzo di politica commerciale. In questo, come in tanti altri campi della politica economica, Destra e Sinistra non differivano gran che, avendo in buona parte comuni i principi, le direttive, le mete. Il Depretis, anzi, era alquanto più esplicito del Minghetti in fatto di libero scambio, per quanto l'esperienza abbia poi dimostrato che egli era assai più arrendevole. È vero che nelle dichiarazioni fatte appena salito al Governo, il 28 marzo 1876, egli non fu molto chiaro in questa materia, ma comunque si possano interpretare le sue parole, è fuor di dubbio che egli scartava qualunque idea di protezione. « Chi tratta, egli diceva, di dazi e di trattati commerciali, come dovremo trattar noi, parla di una limitazione all'assoluta libertà degli scambi. L'esame delle tariffe doganali non si può sottoporre ai criterii di un solo e rigido principio. E basta bene che non si lasci penetrare, sotto forma di quota proporzionale d'imposta, nessun secondo fine di protezione o di favore. Ma si comprenderà che per distinguere e per discriminare i due elementi, quello cioè della tassa posta in proporzione delle necessità erariali, e quello che possa introdursi di un dazio vincolativo e protettivo, si esige uno studio minuto ed attento che noi non mancheremo di fare appena ci sarà dato di prendere in esame le precorse negoziazioni ».

Solo più tardi, nel luglio 1876, parlando al Senato sui porti franchi, egli illustrò più ampiamente il suo pensiero.

« Qual'è lo scopo delle dogane ? egli si domandava ; perchè si mantengono dazi di confine negli Stati moderni ? Qual'è la loro ragione d'essere nel sistema tributario ? Per me le dogane moderne non hanno che uno scopo finanziario. La loro funzione pratica è di tassare le merci al loro consumo. Nell'ordine della distribuzione delle imposte le tasse doganali per me consistono in un'equa esazione delle quote di concorso che il commercio deve allo Stato per la sua tangente

(1) Cfr. LUZZATTI, *Memorie*, pag. 474.

nelle spese pubbliche». E più in là, affrontando in pieno il problema della politica commerciale, con la sua abituale e straordinaria semplicità di ragionamento, continuava: Io vi domando: Sarebbe una calamità per l'industria nazionale, se le finanze permettessero di abolire le dogane, come nel Belgio si sono aboliti i dazi di consumo? Mi pare di no. Oppure vi sarebbe la pretesa di mantenere le dogane anche se la finanza non ne avesse bisogno, solo per la difesa della industria nazionale, cioè per l'interesse di alcune manifatture? Ma allora, noi saremmo in pieno protezionismo; e se questo è il concetto, se questo è il disegno della battaglia, sia pure: è una prima battaglia, io non ho nessuna difficoltà di accettarla e d'impegnarmi; la vittoria per me sarebbe immancabile e vicina. So, egli continuava, che si mettono innanzi molte assurdità, molti sofismi; so che si dice dagli industriali: noi produciamo in condizioni peggiori degli industriali esteri perchè le industrie sono incipienti, perchè siamo schiacciati dalle imposte, perchè non abbiamo i vantaggi degli altri paesi; perchè i balzelli sono gravi; perchè oltre al contrabbando dei porti franchi, ci sono altri danni, per esempio i magazzini fiduciari; so che si dice: non possiamo sopportare la concorrenza e senza domandare una vera protezione, noi dobbiamo chiedere una difesa (1).

Nelle condizioni dell'Italia, si domandava il Depretis, il Governo doveva rivolgere le sue cure al commercio o all'incremento dell'industria? Egli riteneva che fra queste due branche dell'attività economica non vi fosse antagonismo, e si rifiutava di ammettere che la finanza avesse fatto sacrifici solo a favore del commercio e non a favore della industria. Ad ogni modo per lui l'Italia era principalmente destinata dalla natura ad essere viale e marittima, commerciale e marinaresca. La questione industriale, egli diceva, è molto importante, non c'è dubbio, ma va riguardata in modo diverso. Non si può fare una cosa sola dell'industria agricola e della manifatturiera, non si possono separare i grandi interessi del commercio da quelli dell'industria. Sta bene che alle industrie manifatturiere si conservino i vantaggi che loro derivano dai trattati, e che si cerchi di distruggere certe anomalie, giustamente lamentate, con le quali si fece del libero scambio alla rovescia. I difetti delle nostre tariffe convenzionali sono noti, e non ci vorrà molto studio per correggerli. Ma non possiamo dare alle industrie manifatturiere altri vantaggi con impedimenti materiali, che aggravino la condizione della merce estera e impediscano ai nostri consumatori il raffronto con le merci nostre, e la libertà della scelta.

(1) Cfr. DEPRETIS, *Discorsi*, VI, pagg. 268 e 296.

Perciò, egli diceva, si contentino gl'industriali dell'affidamento che i loro interessi non saranno dimenticati nelle trattative iniziate quest'anno pei nuovi trattati di commercio. Le manifatture nazionali hanno già l'immenso vantaggio d'essere sgravate dal dazio d'introduzione, ed è giusto; hanno lo spaccio sul luogo, sulle porte dei consumatori, possono meglio studiarne i bisogni: non chiedano quello che non si può consentire. Risulta invece dall'inchiesta industriale che le pretese vanno più avanti: si parla di protezione, di dazi difensivi, d'incoraggiamento, di premi. Ora, credono essi che sia utile la libertà a porte chiuse, dentro le mura, a mercato serrato? Io dico la verità: questo concetto non sono punto disposto ad approvarlo; mi parrebbe proprio di favorire la poltroneria industriale. « Il Governo deve procurare di migliorare le industrie, non deve peggiorare la loro condizione attuale con le riforme dei dazi di confine, ma per mia parte io dichiaro che non sono disposto di fare un passo, un mezzo passo di più, al di là di questi limiti. Preferisco, parlando di incoraggiamenti, un incoraggiamento palese, aperto, solennemente confessato, all'inganno, che sarebbe la conseguenza di un sistema protettivo che farebbe crescere l'industria in serra calda, e si verrebbe al pessimo spediente di sofisticare l'atmosfera economica del paese ». Dunque, concludeva Depretis, i doveri del Governo sono questi: secondare la natura viale e commerciale delle nostre terre e dei nostri mari; aiutare, per quanto le finanze lo consentano, l'industria madre, l'industria naturale, fondamentale, l'agricoltura; aiutare le industrie accessorie; difenderle, mantenerle in buono stato nei limiti indicati; assecondare il loro naturale incremento, senza creare lo sforzo innaturale di una febbre intermittente, o d'uno svolgimento artificiale (1).

Siamo dunque dinanzi ad un programma chiaro, ben definito: dogane con intenti fiscali esclusivamente, ma non protezionisti a rovescio, come per difetti tecnici risultavano quelli dipendenti dalle tariffe in atto vigenti. La riforma doganale si proponeva, perciò di dare maggior ristoro di entrate allo Stato e di secondare nel tempo stesso i giusti reclami dei produttori, offesi da un reggimento daziario poco rispondente alle condizioni economiche del paese. Coloro che la prepararono si proponevano i seguenti obbiettivi:

1°. Correggere gli errori, per cui non poche materie prime andavano soggette a dazi maggiori di quelli domandati ai prodotti che da esse si ottenevano;

(1) Cfr. DEPRETIS, *Discorsi*, VI, pagg. 320 a 322.

2°. Modificare la classificazione di talune merci e i dazi corrispondenti, in guisa da non deprimere la fabbricazione dei prodotti più eletti;

3°. Adottare le disposizioni della tariffa alle vere condizioni tecniche dell'industria;

4°. Sostituire i dazi specifici ai dazi *ad valorem* (1). Cadono dunque in gravissimo errore coloro i quali credono che gli autori della riforma del 1878 fossero animati da sentimento di protezione industriale. Il concetto che guidava l'Ellena era il fiscale; egli credeva, e non certo a torto, che le condizioni dell'erario potessero o dovessero trovare un cespite di entrate, di gran lunga più lauto di quello ottenuto per lo innanzi, nei dazi di dogana, e non soltanto sulle derrate esotiche, ma eziandio sui prodotti industriali. Egli credeva che questo fine potesse conseguirsi per mezzo di una riforma doganale, la quale avesse anche carattere economico, cioè che si adattasse alle condizioni produttive del paese. La sostituzione dei dazi specifici in quelli *ad valorem*, di cui l'Ellena fu partigiano caldo ed efficace, non gli era suggerita soltanto da profonda convinzione scientifica, ma altresì, come nota il Monzilli, dal maggior vantaggio che i dazi specifici, rendendo meno facili gli abusi, avrebbero potuto assicurare all'erario (2).

4. — I lavori per la compilazione della tariffa furono condotti in una con i negoziati per la stipulazione del nuovo trattato di commercio con la Francia. Si ripeteva presso a poco la situazione del 1863, perchè era ancora la Francia il paese con cui avevamo le più strette relazioni di scambio. Ma questa volta si volle una tariffa nazionale anche nella forma. Non bastava la lingua; quindi, oltre le consultazioni con Del Lungo e con Pietro Fanfani e la collaborazione del Bechi, si vollero rappresentati nella Commissione il commercio, l'industria, la scienza e l'amministrazione. Si poterono così diminuire le categorie, semplificare e chiarire meglio le voci, purgandole dagli errori tecnici e letterari che le avevano offuscate (3).

I lavori che condussero alla stipulazione del trattato con la Francia furono di gran lena; e il trattato fu il risultato degli studi non di una, ma di parecchie amministrazioni. La preparazione era cominciata precisamente dieci anni prima, e l'inchiesta industriale non ne

(1) Cfr. *Atti Commissione per le tariffe doganali* del 1886. *Relaz. industriale*, pag. 4.

(2) Cfr. A. MONZILLI, *La politica commerciale dell'Italia*, Roma, 1898, pag. 87.

(3) Cfr. LUZZATTI, *Memorie*, pag. 437,

era stata che il prologo. Le trattative, che veramente possono chiamarsi così, furono cominciate nell'agosto del 1875, e solo nel marzo del 1878 il trattato poté essere presentato per ottenere l'approvazione della Camera (1). Le ripetute proroghe dei termini di scadenza del vecchio trattato (2), dovute alla lunghezza delle negoziazioni per un nuovo assetto, dimostrano le difficoltà a cui la materia dava luogo (3). Per facilitare l'accordo si escluse, anzi, dalle trattative la parte relativa alla navigazione rimandandone la definizione in altra sede, prorogando la validità degli accordi del 1863 ed accettando la clausola della nazione più favorita (4).

Mentre da noi gl'industriali si agitavano per far sorgere maggiori ostacoli alla importazione delle merci, i nostri delegati incontravano serie difficoltà per ottenere condizioni di favore, corrispondenti a quelle da essi offerte, soprattutto a causa della crisi che, a partire dal 1874, cominciò a travagliare l'industria in tutta l'Europa. Come osserva il Minghetti, la crisi era estranea al regime doganale, ma nessuno voleva riconoscerlo, ed invece si preferiva di accusarne i trattati di commercio che non difendevano abbastanza le industrie nazionali. Le idee protezioniste cominciavano a riprendere il sopravvento, e si spiega così perchè nell'Inghilterra stessa e in Francia e in Germania vi fossero disposizioni meno liberali di quelle di due anni prima (5). Le pretese, i desiderii, le domande si aggravarono negli ultimi anni perchè si era aggravata la crisi, e quegli stessi fabbricanti che, interrogati all'epoca dell'inchiesta industriale avevano risposto contentandosi di piccole modificazioni daziarie, nel 1877-78, sopraffatti dalla crisi, avevano aumentato le loro pretese, perchè erano mutate temporaneamente le condizioni sotto le quali

(1) Cfr. DEPRETIS, *Discorsi*, VII, pag. 10.

(2) Il trattato del 1863 scadeva il 19 gennaio 1876. Durante le trattative, e in attesa dell'approvazione del nuovo trattato dai due parlamenti, i vecchi patti furono mantenuti in vigore con proroghe successive fino al 1° luglio 1878.

(3) Cfr. SOMBART, *Politica comm.*, pag. 261.

(4) Il Minghetti lamentò che l'on. Depretis si fosse allontanato da un concetto che per lui era fondamentale, quello, cioè, di negoziare simultaneamente e possibilmente di concludere allo stesso tempo con le varie nazioni, con le quali eravamo impegnati, non solo i trattati di commercio, ma altresì quelli di navigazione. Questa simultaneità gli pareva importantissima perchè in tal guisa una concessione sola poteva servirci a farci ottenere molteplici vantaggi, e la concessione fatta in un trattato poteva servirci a farci ottenere dei benefici in un altro. Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VII, pag. 333 e DEPRETIS, *Francia*, pag. 21.

(5) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VII, pag. 308.

si svolgeva la loro industria (1). Ma malgrado ciò il Governo, nel tentare di correggere le imperfezioni tecniche della tariffa, e negoziare nuovi accordi commerciali, si era posto all'opera con intenti liberisti. In due modi, infatti, si potevano togliere le scondanze. Il più corretto e conforme ai buoni principi economici, secondo il Depretis, sarebbe stato quello di diminuire i dazi delle parti di un prodotto, piuttosto che accrescere quelli dell'intero. Ma a ciò contrastavano le dure necessità della finanza, la convenienza di temperare le imposte più odiose, prima di por mano alla diminuzione dei dazi di confine. L'altra soluzione nella via dell'aumento lo lasciava alquanto perplesso, perchè per quanto si studiasse di imprimere nei dazi il solo carattere fiscale, tuttavia non si poteva impedire che essi avessero effetti protettivi, in maniera da dovere adoperare ogni cura perchè tali artificiali effetti non fossero esorbitanti e non favorissero soverchiamente taluni produttori (2). In questo atteggiamento il Governo si sentiva spinto dalla volontà della Camera che in quell'epoca, discutendosi la proposta Bertani per un dazio sull'esportazione delle ossa, aveva mostrato di essere sempre attaccata al principio libero-cambista (3).

Essendosi risoluto di introdurre nelle tariffe doganali le correzioni, onde si era manifestata la necessità, due vie si presentavano per compiere la riforma. Potevansi rinnovare i trattati di commercio a tariffe, o denunziarli e preferire, invece, una tariffa approvata per

(1) Cfr. LUZZATTI, *Inchiesta*, pag. 11 e PLEBANO, II, pag. 98.

(2) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pagg. 13, 14.

(3) Il 3 maggio 1876 l'on. Bertani aveva proposto una tassa di esportazione sulle ossa, unghie e corna, con intenti non protezionisti, ma di favorire l'economia agraria. Poichè, egli diceva, i nostri terreni sono poveri e scarso è il bestiame, che vi cresce e vi si alimenta, noi non restituiamo alla terra se non le materie escrementizie, mentre vendiamo quelle materie preziose (fosfati calcari) che formano gli scheletri animali e che la terra non riproduce. Al fine di tenere in casa nostra quante più ossa fosse possibile e sfruttarle, egli proponeva una tassa di esportazione di poche lire, che sarebbe stata inoltre un tenue compenso del maggior costo dell'acido solforico, indispensabile per la preparazione dei persolfati, mentre, diminuita l'esportazione delle ossa, si sarebbe avvantaggiata anche la fabbricazione della colla, che da esse si estraeva e che noi importavamo ancora in circa tremila quintali per ogni anno; importazione che per necessità complementare della tassa di esportazione sulle ossa, avrebbe potuto essere aggravata del maggior dazio proposto. La proposta Bertani fu combattuta, più che per il suo carattere tecnico, per ragioni di principio, e fu in definitiva sostituita con un ordine del giorno con cui il Governo « era invitato a tenerne conto, per quanto essa poteva conciliarsi con i principi del libero scambio ». Cfr. *Atti Parl., Cam. Dep.*, sessione 1876-77, documento n. 37. A.

legge interna. Si pensò di seguire una via che conciliasse i due metodi soprattutto perchè l'Italia aveva grande interesse a stipulare trattati di commercio, sia perchè con essi collocava in migliori condizioni i prodotti del suolo e delle sue industrie, sia per la stabilità, che essi conferiscono alle relazioni economiche internazionali. Le tariffe autonome sarebbero state, come dice il Luzzatti, un affare poco avveduto, poichè avrebbero appagato i produttori timorosi della concorrenza estera e avrebbero offeso gli esportatori, i pescatori, i marinai, concentrando sul loro capo i fulmini delle rappresaglie. Tutte queste ragioni persuasero il Governo italiano a mantenersi fedele al sistema dei trattati, ma esso non si dissimulava la gravità delle negoziazioni cui doveva accingersi. Da una parte stavano le domande dei fabbricanti, i quali dopo dell'inchiesta industriale avevano ingrossato la voce; dall'altra le sospettose inquisizioni degli esportatori e dei tutori degli interessi marittimi (1).

Nei riguardi della Francia l'esame della tariffa doganale fu fatto una prima volta fra l'on. Luzzatti e il signor Ozenne nelle conferenze di Bellagio e di Parigi, nelle quali si determinarono i principali criteri daziari e i dazi stessi nel loro maggior numero. Ma le trattative non si erano potute condurre a conclusione, perchè la Francia, che solo nel 1877 vedeva scadere gli altri principali suoi trattati di commercio, benchè volenterosa di darci prova dei suoi amichevoli sentimenti, repugnava a contrarre impegni a lunga scadenza, temendo che potessero imbarazzarla poi nella rinnovazione degli altri trattati. Con l'Austria-Ungheria, dopo lunghe discussioni, l'accordo era stato ottenuto soltanto sopra un numero limitatissimo di questioni, e la presentazione, fatta dai Governi di Vienna e di Pest, della tariffa generale autonoma, potè chiarire, almeno in parte, le difficoltà del soggetto. Sebbene il Governo austro-ungarico mostrasse anch'esso il desiderio di stringere con noi un nuovo trattato, tuttavia, malgrado il nostro desiderio, fino al 1878 non potè aver luogo la ripresa dei negoziati (2).

(1) Cfr. LUZZATTI, *Memorie*, pag. 445.

(2) Particolari difficoltà presentavano le trattative con l'Austria per il trattamento delle nostre navi da pesca. I privilegi che queste ultime godevano per il trattato di commercio e navigazione del 1867, erano stati spesso volte praticamente violati, ma nel '75 l'Austria si proponeva di togliere addirittura agli italiani la facoltà di pescare nelle acque austriache. I nostri, dice il Luzzatti, parte per povertà, parte per la frugalità loro, traevano dai duri e tradizionali esercizi dell'arte grama, una perizia intrepida e incomparabile, suscitando, con l'ammirazione, l'invidia dei pescatori esteri, segnatamente dei dalmatici, dei fran-

Tutto il paese si interessava vivamente all'andamento delle trattative e il Depretis, nel febbraio 1877, cercava di tranquillizzare gl'industriali riconoscendo che le condizioni dell'industria nazionale erano abbastanza difficili e non volevano essere peggiorate. Io sarò fedele alle dottrine economiche, egli diceva, ma trattandosi di convenzioni commerciali sarò irremovibile nell'insistere sulla parità di trattamento e sulla reciprocità e parità dei compensi. Le trattative che si sono passate finora, non ci condussero ad alcuna conclusione, ma esse continueranno, e spero che le potenze, colle quali dobbiamo rinnovare i trattati, terranno conto dell'equità e della moderazione delle nostre domande. Certo per noi urge di venire ad una conclusione; ed è per ciò che, se dovremo consentire ad una proroga, questa dovrà essere breve. E nel caso, che io veramente credo non solo improbabile ma impossibile, in cui nessun trattato si potesse concludere, noi ricorremmo ad altri provvedimenti e non esiteremmo a presentarli alla Camera (1).

Già, dunque, si cominciava a parlare di azione doganale autonoma, anche da parte del Governo, il quale si vedeva lentamente obbligato ad allontanarsi dalla posizione iniziale per seguire le preoccupazioni dei più facinorosi. È infatti curiosissimo il fenomeno al quale si assiste, quando si discute una nuova tariffa: tutti i fabbricanti che si credono danneggiati minacciano di chiudere gli opifici loro, cercando di premere così sui poteri costituiti, e facendo credere che la situazione di disagio in cui essi si trovano dipenda esclusivamente dai dazi, e non da altre cause (2).

Le trattative andavano per le lunghe, ciò che finiva con l'exasperare anche Depretis e ad allontanarlo dai suoi antichi principi. Nel giugno 1877, infatti, egli dichiarò che, se ci fosse stato gioco di tariffe contro il nostro commercio e la nostra produzione, egli si sarebbe ras-

cesi e degli algerini. Trattavasi di una flottiglia italiana, che ascendeva in media ogni anno a 610 battelli di 6000 tonnellate e con 2500 uomini d'equipaggio. La maggior parte appartenevano a Chioggia, la quale dal modo di risolvere questo problema attendeva la sua sentenza di vita o di morte; il resto erano baresi e altra gente marinaresca della nostra costa adriatica. Cfr. LUZZATTI, *Memorie*, pag. 472. Il trattato stipulato lasciò, come vedremo, immutato il regime del 1867.

(1) Cfr. DEPRETIS, *Discorsi*, VI, pag. 528.

(2) Il fenomeno è vecchio e lo rilevava l'Ellena raccontando che, allorchè la Camera esaminava il trattato con la Francia, i tessitori di stoffe miste di seta dichiararono che avevano dovuto sospendere il lavoro per l'iniquità della nuova tariffa. Il trattato fu seppellito e i telai rimasero silenziosi egualmente; il che vuol dire che si attribuivano ai dazi effetti che dipendevano dalla crisi industriale. Cfr. articolo citato in *Archivio di statistica*, pag. 47.

segnato a difendere gl'interessi del paese con le tariffe. Alla peggio, soggiungeva, piuttosto nessun trattato, anzichè patti capziosi e leonini, come quelli che abbiamo avuto nei trattati vigenti per non pochi articoli. « In queste parole sono indicate le norme che il Governo ha seguite ed intende seguire nei negoziati pei trattati di commercio » (1). È evidente che queste direttive erano alquanto più intransigenti di quelle adottate qualche anno prima.

Finalmente, il 6 luglio 1877 veniva firmato a Parigi il nuovo accordo commerciale, la cui entrata in vigore, per successive proroghe, fu fissata al 1° luglio 1878. La conclusione dell'accordo fu un vero successo per il Governo italiano non solo nei riguardi della Francia, ma anche e soprattutto delle forze interne, che miravano ad ostacolarlo. Credevano molti che l'Italia nel '63 nata appena si fosse legata alla Francia, più per devozione politica verso l'impero, che per giusta tutela dei suoi interessi, e intendevano perciò assolutamente di rifarsene col nuovo trattato. Ma il Ministero non si lasciò trascinare. Migliorò notevolmente i patti dell'antico trattato ma, bramoso di concordia e non di guerra doganale con la Francia, fece ad essa le concessioni indispensabili per giungere all'accordo (2).

5. — Il nuovo trattato con la Francia riproduceva in gran parte le stipulazioni di quello del 1863, salvo pochi cambiamenti, di cui meritano di essere ricordati i seguenti, e cioè: L'articolo 24 del vecchio trattato stabiliva che ciascuna delle parti contraenti dovesse far profittare l'altra di ogni favore, privilegio o abbassamento nelle tariffe dei dazi d'entrata o d'uscita dei prodotti, menzionati o no nel trattato, che fossero accordati ad una terza potenza. L'articolo 16 del nuovo accordo riproduceva testualmente siffatta disposizione, ma la restringeva ai soli prodotti menzionati nel trattato (3). In quanto alla durata essa era stabilita in 11 anni, ma si divideva in due periodi, il primo di sei, l'altro di cinque anni. Un anno avanti la scadenza del primo periodo ciascuna delle parti contraenti poteva de-

(1) Cfr. DEPRETIS, *Discorsi*, VI, pag. 663.

(2) Cfr. ARBIB, IV, pag. 749.

(3) Questa modificazione fu domandata dal Governo francese, che non voleva pregiudicare le questioni di cabotaggio generale, che riguardavano la marina mercantile; quindi non soltanto esso si negò di inscrivere nel nuovo trattato il dazio sulle navi in legno (quello su le navi in ferro poteva senza sacrificio essere abbandonato da noi, che le ordinavamo, salvo poche eccezioni, ai cantieri inglesi), ma domandò, come si è detto, di differire la stipulazione della nuova convenzione marittima. Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 19.

nunziarlo; in mancanza della denuncia, il trattato avrebbe avuto vigore anche nel secondo periodo. Parve utile di riservare questo diritto di denuncia o di revisione dopo un lasso di tempo non soverchiamente lungo, ponendo mente alla rapidità sempre crescente dei rivolgimenti industriali, che domandava talvolta più frequenti e pronte riforme nella legislazione daziaria, e soprattutto alla rilevanza di alcuni cambiamenti introdotti nelle nostre tariffe. I quali cambiamenti, sebbene fossero il frutto di pazienti e scrupolose osservazioni e avessero raccolto il consenso delle persone più competenti, nondimeno dovevano essere assogettati ad un periodo di esperimento (1).

Presentato il trattato per l'approvazione, alla Camera si impegnò una battaglia vivacissima in cui i difensori delle idee protezioniste sfoderarono tutte le loro armi, e fecero il processo alle direttive di politica commerciale fino ad allora seguite, attaccando specialmente il precedente accordo del 1863 con la Francia, ed accusandolo di essere stato l'artefice dei guai ai quali era, ora, esposta l'economia italiana. L'on. Minghetti, che ne era il responsabile, sorse a difendere il suo operato con giovanile vigoria, dimostrando che l'accordo era stato favorevole agli interessi del suo paese. Così le tabelle nostre come le francesi, egli diceva, dimostrano: 1°, che il tipo economico delle due nazioni si è conservato eguale; 2°, che la importazione e l'esportazione fra l'Italia e la Francia sono entrambe grandemente cresciute da quel tempo in poi; 3°, che la esportazione italiana è cresciuta assai più della importazione francese in Italia; e che la esportazione di derrate italiane in Francia è notevolmente superiore alla importazione di merci francesi sul nostro mercato. E non soltanto è cresciuto il movimento dei traffici tra la Francia e l'Italia, ma si scorge per altri indizi che la nostra agricoltura, dal 1863 in poi, e la nostra industria ebbero incremento, sia pure non nella misura nella quale poteva desiderarsi. L'industria mineraria, egli continuava, è aumentata del 50 per cento; la tessitura serica conta di nuovo 12 mila telai, mentre allora giaceva prostrata; i fusi di cotone sono cresciuti da 400 mila a 750 mila; la filatura meccanica del lino era ignota ed abbiamo oggi 50 mila fusi; i fusi di lana crebbero da 200 mila ad oltre 300 mila. La produzione della carta si è quasi raddoppiata, mercè l'aumento delle così dette macchine senza fine: nuove industrie sono sorte o applicate come le fabbriche di prodotti chimici e gli opifici meccanici. Tutto ciò egli con-

(1) Cfr. DEPRETIS, *Francia*, pag. 26.

clude, basta a mostrare che il trattato del 1863 non fu di ostacolo, ma di aiuto (1).

In quanto al contenuto del nuovo trattato esso era tale da costituire un vero successo per i negozianti. Come osservava il Minghetti, nei riguardi delle maggiori esportazioni italiane esso conservava lo stesso trattamento di favore assicurato dalla convenzione del 1863 (2), e non v'è dubbio che i nostri principali fabbricanti non avevano ragione di lagnarsi, o per lo meno, che i loro lagni, come dimostrò l'on. Luzzatti, nella sua relazione, il più delle volte erano esagerati. I produttori si sarebbero trovati in condizioni peggiori se

(1) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VII, pagg. 335 e segg.

(2) Così: la seta greggia, che era il principale nostro articolo di esportazione, rimaneva esente, come era prima, da ogni dazio d'introduzione; l'olio, che pagava L. 3 al quintale, continuava ad avere lo stesso trattamento. Si noti che la tariffa austriaca e la germanica in questo erano assai gravi, perchè il nostro olio vi pagava L. 20. Similmente il bestiame non era tassato più di prima; le trecce e cappelli di paglia conservavano lo stesso trattamento. Quanto alla frutta ed agli aranci vi era un aumento da lire due a quattro, ma questo aumento era solo apparente, perchè, siccome noi avevamo il trattamento della nazione più favorita, e la Francia aveva già stipulato con la Spagna il dazio di lire due sugli aranci, che di colà le erano mandati, noi avremmo goduto di questo trattamento di favore nonostante la convenzione.

Il vino godeva prima del trattamento della nazione più favorita, che era il Portogallo, e quindi pagava solo 30 centesimi. Questa tassa era portata a L. 3,50, ma ad attenuarne le conseguenze il Governo proponeva di abbandonare il dazio d'uscita sopra il vino stesso, ciò che avrebbe ridotto di L. 1,20 il dazio complessivo, ed avrebbe dispensato gli esportatori da una quantità di vessazioni quasi inevitabili e che pure, a detta loro, erano la cagione principale per la quale il vino non poteva esportarsi. I vini francesi importati in Italia erano vini di lusso per i quali la diminuzione di una o più lire nel dazio non avrebbe portato aumento di importazione perchè, come diceva il Minghetti, coloro i quali bevevano il *Bordeaux* o lo *Champagne*, non si sarebbero certo commossi per una o due lire di più all'ettolitro. Invece i vini italiani esportati in Francia erano di minor valore, e vi erano introdotti per essere mescolati coi vini francesi, per quella operazione che si chiama *coupage*. Quindi l'aumento del dazio sui vini italiani all'entrata in Francia poteva realmente portare pregiudizio alla nostra esportazione.

I tessuti di lana erano trattati di guisa che i nostri produttori avrebbero avuto una protezione maggiore che non avessero prima. Lo stesso dicasi dei tessuti di cotone e di seta, mentre la voce dello zucchero era rimasta libera ed era un vantaggio per noi soprattutto in riguardo al Tesoro. I formaggi, che erano largamente importati dalla Francia, e che facevano a noi concorrenza, avrebbero pagato invece di 3 a 4, 8 lire. Nelle mercerie comuni il dazio era aumentato da 50 lire a 60, e nei vagoni di ferrovie era quasi raddoppiato. Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VII pagg. 335 a 341.

fosse stato prorogato il trattato del 1863, mentre invece col nuovo avrebbero avuto di più il vantaggio di fare assegnamento sopra un termine di sei anni per intraprendere quelle industrie, che nella incertezza dei dazi non avrebbero osato di affrontare. Si può, dunque, dire che furono scongiurati quei pericoli, che fortemente ci minacciavano e che avrebbero ferito grandemente la produzione italiana, specialmente agraria. Quanto ai minori articoli, sui quali pure vi era aumento, c'era da sperare che, attraverso i negoziati pel trattato di navigazione, ed in quelle della Francia con altre nazioni, sarebbe stato possibile ricuperare il beneficio, che si godeva fin dal 1863, e che si era temporaneamente perduto (1).

Alla discussione alla Camera pochi, fra i moltissimi oratori, seppero o vollero affrontare il problema generale della convenienza o meno di fare diversamente di quello che il Governo, attraverso difficili negoziati, era riuscito a fare. I più si smarrirono nello studio di aspetti particolari del vasto e complesso problema, tanto che il Depretis, nella sua semplice risposta ai vari oratori, poteva dire che veramente non aveva sentito agitarsi ciò che si suol chiamare una grande questione, una di quelle sulle quali possono dividersi i partiti politici. Si poteva discutere, egli diceva, un grosso problema ed è questo: trattato o non trattato? tariffa autonoma o tariffa convenzionale? Il potere legislativo, che sempre libero da ogni vincolo ed attento ogni giorno alle pulsazioni economiche del paese, sta pronto a correggere i mali e a moderare le disarmonie sociali, oppure il legislatore più cauto, che, considerate le condizioni generali economiche e politiche del Regno, crede miglior consiglio sistemare stabilmente, per un dato tempo, le condizioni dell'industria nei suoi rapporti con la finanza. Nulla di tutto ciò si è discusso, ed in quanto a me, egli diceva, ho preferito tutti i progressi sicuri, e ripudio i sistemi avventurosi, sia in economia sia in politica (2).

Nella tornata del 3 aprile, il trattato fu approvato a scrutinio segreto con 212 voti favorevoli e 19 contrari, e fu altresì, conseguente il Ministero, votata una mozione di Pasquale Stanislao Mancini affinché anche nei trattati di commercio futuri fosse inclusa la clausola compromissoria (3). Ma tutto quello immane lavoro fu vano, perchè di lì a poco, come vedremo, la Camera francese respinse il trattato.

(1) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VII, pag. 344.

(2) Cfr. DEPRETIS, *Discorsi*, VII, pag. 10.

(3) Cfr. ARBIB, IV, pag. 752.

Intanto, per completare la riforma doganale, era necessario sancire una nuova tariffa, diretta a regolare i rapporti con i paesi con i quali non avevamo stipulato o rinnovato convenzioni commerciali. Tale tariffa, ricalcata su quella convenzionale con la Francia, portava gli stessi dazi aumentati del 10, 20 e talora anche più per cento, al fine di fornire ai negozianti possibilità di chiedere facilitazioni alle esportazioni, contro ritocchi della nostra tariffa. Il relativo disegno di legge, presentato dal Depretis l'11 marzo 1876, fu esaminato dalla stessa commissione che aveva esaminato il trattato con la Francia, e ne fu relatore il Luzzatti. Fra la presentazione e la discussione, al Gabinetto Depretis era, intanto, succeduto il Ministero Cairoli, sotto del quale la tariffa, dopo una discussione durata dal 10 al 15 aprile, fu approvata.

Il trattato di commercio con la Francia, dopo le varie proroghe convenute, doveva entrare in vigore il 1° giugno 1878, ma prima di quel giorno esso fu respinto dall'Assemblea di Versailles, nella quale le idee protezioniste più accentuate andavano prendendo il sopravvento. Il Governo francese chiese allora una nuova proroga, sia del trattato di commercio, sia del trattato di navigazione sino allora vigente. A respingere tale proposta, per quanto riguardava il trattato di commercio, fu concorde col Governo la grande maggioranza del Parlamento italiano, e l'applicazione, nei rapporti con la Francia, della tariffa generale allora sancita fu deliberata, pur intendendo di continuare con essa e cogli altri Stati le trattative per arrivare a concludere nuove convenzioni. Il sentimento di dignità nazionale, che si reputò offeso dalla deliberazione dell'assemblea francese, appoggiato dagli interessi, che vedevano di buon occhio la possibilità di un avviamento al regime delle tariffe autonome, prevalse ad ogni altra considerazione; non però senza gravi preoccupazioni di molti, i quali, nell'abbandono dello stato di cose, che il trattato del 1863 aveva creato, e nell'affidarsi all'alea di una gravosa tariffa autonoma, vedevano per l'Italia un pericoloso salto nel buio (1).

Il 1° luglio 1878, per mancanza di un accordo, i due paesi dovettero continuare il loro commercio sulla base della tariffa generale:

(1) L'irritazione nel Parlamento e nel paese per il voto di Versailles fu così grande, che da molti fu chiesto che con la Francia si rompesse ogni negoziato; questo chiesero con vivacità il Biondi, l'Ercole e lo Zappa. Più cauto il Luzzatti avvertì di badare bene ai mali passi; perchè, se la Francia avesse dal canto suo applicata la sua tariffa generale alle merci italiane, ne sarebbe venuto danno, non vantaggio alla nazione. Cfr. ARBIB, IV, pag. 752.

un inconveniente il quale, pel momento, danneggiò più specialmente la Francia, in considerazione del fatto che l'Italia pose in vigore la sua ancora più aspra tariffa nello stesso giorno in cui cessò il trattato convenzionale (1). Dopo pochi mesi, però, la guerra doganale potè essere sospesa con la convenzione, conclusa il 15 gennaio 1879, che assicurava alle due parti contraenti il trattamento della nazione più favorita, e poichè l'Italia poco prima, e cioè sul finire del dicembre 1878, aveva concluso un trattato di commercio coll'Austria-Ungheria, i dazi in esso convenuti furono accordati alle merci di importazione francese.

6. — I provvedimenti posteriori all'approvazione della tariffa doganale del 1878 sono così numerosi che, per esaminarli, dobbiamo prendere le mosse dalla tariffa (2).

La tariffa del 1878 non era ancora una tariffa protezionista; era certo qualche cosa di diverso della tariffa convenzionale del 1863, ma non era ancora lo strumento di un deciso intervento dello Stato nell'indirizzare le attività economiche. Gli intenti protezionisti mancavano nei suoi compilatori, il più autorevole dei quali, il Luzzatti, diceva che in una Europa divisa fra libero-scambisti interessati e protezionisti interessati, egli non credeva di poter assumere la responsabilità di mutare la via che fino ad allora era stata seguita, e pensava che convenisse solo procedere con maggiore vigilanza e con maggior cautela che nel passato (3). Tuttavia attraverso i tem-

(1) Cfr. SOMBART, *Pol. comm.*, pag. 262.

(2) I ritocchi alle norme doganali, precedentemente fatti, si limitavano all'abolizione del diritto doganale di riesportazione (*ostellaggio*), deliberata con la legge 30 giugno 1876, n. 3139, ed alle modificazioni delle tariffe per la restituzione di sopratasse di fabbricazione, approvate con R. D. 24 agosto 1877, n. 4013. Più importante era stata la legge 6 agosto 1876, n. 3261, con cui, per facilitare la manipolazione delle merci fuori del recinto doganale, era stata autorizzata la istituzione di *depositi franchi* nelle principali città marittime del Regno. L'on. Lampertico temeva che, con la franchigia di questo spazio ristretto in riva al mare, che egli paragonò alla torre dell'antico Acrisio, si facesse del protezionismo a favore del commercio e a danno dell'industria nazionale. Ma al Depretis fu facile rispondere che, se fosse stato vero questo ragionamento, sarebbero stati atti di protezionismo i segnali di navigazione, i fari che indirizzano i naviganti, i rimorchiatori che trascinano le navi in porto, i moli che difendono gli ancoraggi, e tutte le altre opere che gli Stati civili sono pure obbligati di costruire per agevolare ed assicurare il commercio marittimo, Cfr. DEPRETIS, *Discorsi*, VI, pag. 331.

(3) Cfr. *Atti., Parl. Cam. Dep.*, seduta del 2 aprile 1878. Il Luzzatti era allora così poco protezionista, che sperava nella soppressione delle barriere

peramenti, le correzioni, gli svolgimenti di maggiori distinzioni, da tutto l'insieme della riforma contenuta nella tariffa generale del 1878, e in quella convenzionale che su di essa si modellò, traspare l'intento di concedere alla produzione manifatturiera nazionale, specie alla tessile, una difesa più razionale di quella risultante dall'antico regime daziario (1). Come infatti fa rivelare il Sombart, la riforma è caratterizzata essenzialmente dal fatto che si voleva raggiungere interamente lo scopo fiscale e solo a mezzo lo scopo politico-commerciale, e nelle istruzioni date ai compilatori, in luogo degli scopi svariati che si volevano raggiungere, erano enumerati i mezzi che dovevano servire pel raggiungimento del fine proposto.

La nuova tariffa aveva due compiti essenziali da eseguire: in primo luogo procacciare per l'avvenire, come anticamente, entrate al fisco, in modo però che gl'interessi della produzione e dell'economia pubblica non fossero danneggiati, e perciò procurare che fossero il più possibile evitate le asperità e fossero tolte di mezzo le ingiustizie e gli errori esistenti o introdotti nella tariffa precedente da provvedimenti opportunisti. Ma si volle anche, e questo era il secondo scopo, fare scomparire le ineguaglianze prodotte, più che dal regolamento fiscale delle cose doganali, un po' dall'antecedente spensieratezza, e più dai mutamenti della tecnica della produzione. In una parola il sistema delle tariffe, e quindi la forma, dovevano essere modificati in corrispondenza ai risultati sostanziali che si desideravano. Di qui anche il desiderio di mutare i dazi di valore, dove ancora esistevano, in dazi specifici (2). Anche il Cognetti de Martiis riconosce che la riforma, che si attuò con la tariffa del 1878, fu più tecnica che economica, e se la trasformazione dei dazi a valuta in dazi specifici condusse a qualche aggravio, gli aggravii non furono tali da imprimere a tutto il regime gabellario uno spiccato carattere di protezione. Si accordò tuttavia al criterio industriale un'importanza che non si usava attribuirgli per lo innanzi, e qua e là qualche protezione a volte notevole c'era. Infatti, secondo i calcoli dell'Ellena, la protezione arrivava talvolta al 40 o 50 %, limitatamente alla differenza fra il prezzo del prodotto finito ed il costo della materia prima introdotta in esenzione di dazi. Ma commisurando

doganali non a scopo fiscale, e vaticinava una grande riforma daziaria che, passando attraverso tre stadi principali, avrebbe dovuto fare ridurre i dazi a poche voci di carattere fiscale. Cfr. *Inchiesta*, pagg. 83, 84.

(1) Cfr. *Giorn. degli Econom.*, *Rassegna Agraria*, 1889, pag. 141.

(2) Cfr. SOMBART, *Pol. comm.*, pag. 259.

il dazio al solo valore delle merci si avevano protezioni effettive varianti dal 10 al 40 %, e cioè: circa il 10 % per la carta e le porcellane; il 15 % per i lavori fini di maiolica; 12-17 % per i filati e tessuti grezzi di juta, 16 % per i pannilana; 20 % per i vetri di finestra; 24 % per lo spirito, dal 24 al 42 % per i ferri di prima e seconda lavorazione, 42 % per i lavori grossolani di maiolica, dal 10 al 30 % per i filati e tessuti di cotone (1).

Specialmente favorite furono le industrie tessili. Furono elevati i dazi sui tessuti di lana, apprestando all'industria laniera un grado di protezione maggiore di quello fin allora goduto, protezione che fu soltanto lievemente ridotta, prima col trattato di commercio del 27 dicembre 1878 con l'Austria-Ungheria, indi con quello concluso nel 1881 con la Francia (2). Nelle manifatture seriche, prima del 1879, un solo dazio valeva pei generi più disparati. Le tariffe uscite dalla revisione del 1878 ripararono in parte al difetto, aprendo la via a ulteriori perfezionamenti tecnici, che furono poi adottati nel 1887. Più vantaggiosa fu, invece, la riforma rispetto all'industria cotoniera, perchè a tariffe mal congegnate, ne surrogò altre tecnicamente più corrette, porgendo in pari tempo difesa più efficace ai filatori e ai tessitori (3).

(1) Cfr. COGNETTI DE MARTIIS, *Pol. comm.*, pag. 439.

(2) Cfr. *Atti regime doganale 1903*, cat. VII, lana, pag. 73. — Assai difficile fu la soluzione del problema di convertire in dazi specifici quelli *ad valorem* sui tessuti di lana, e gli studi fatti dal Comitato dell'inchiesta industriale su quest'argomento potrebbero formare un grosso volume. Furono sentiti più volte i fabbricanti di ogni grado, nè si trascurarono i commercianti. Si vagliarono tutti i sistemi, si visitarono più volte le stesse fabbriche, e furono fatte studiare da persone competenti nove sistemi, vigilando in apposite conferenze i risultati di tali studi. Il Comitato vagliò tutti questi sistemi e per ragioni, che richiederebbero un libro a essere svolte acconciamente, esaminando i pregi e i difetti specifici di ciascuno, stabilì di dividere i tessuti in due grandi categorie: tessuti di lana scardassata e tessuti di lana pettinata; e suddividere entrambe in due classi per distinguere i tessuti di tutta lana da quelli misti di altre materie, e stabilire per ogni classe un proporzionato dazio specifico. Cfr. LUZZATTI, *Inchiesta*, pag. 65.

(3) Il cotonificio italiano era stato favorito non solo dal corso forzoso, ma anche dalla guerra franco-tedesca, che aveva rese quasi inattive le fiorenti manifatture di Francia e di Germania. Prevedendo che la concorrenza estera, cessate le cause che l'avevano temperata, avrebbe nuovamente resa insostenibile la condizione dell'industria italiana, i cotonieri domandarono un aumento di tariffa. La tariffa generale, che allora vigeva, imponeva sui filati un dazio di 14 a 30 lire per quintale e sui tessuti uno da 50 a 200 lire. I filatori chiedevano un aumento del 50 % sui numeri bassi, dal 4 al 20, cioè quelli che più correntemente erano prodotti in Italia, e un aumento del doppio sui numeri fini, pei quali

In quanto ai cereali non si pensò affatto a concedere una protezione, anzi si discusse sulla convenienza o meno di lasciare il dazio preesistente, di cui non si propose l'abolizione perchè non pareva prudente abbandonare un'entrata cospicua, e la proposta, presentata durante la discussione, fu scartata per ragioni di finanza. Nel 1871 Sella aveva proposto l'aumento di 50 centesimi a quintale sull'entrata del grano, aumento destinato non solo a procurare un paio di milioni all'erario, ma altresì a compensare i proprietari degli aggravi tributari contenuti negli altri provvedimenti. Come egli osservava, infatti, l'aumento di dazio avrebbe avuto evidentemente per effetto di accrescere il prezzo del grano nell'interno del paese, ed avrebbe, pertanto, aumentato il reddito netto dei proprietari di terre, che producevano frumento. Quando si consideri come fosse disseminata la coltivazione dei cereali, e che essa era generale là dove vi erano oliveti e vigneti, si vede che in realtà questa disposizione aveva per effetto di aumentare in generale il reddito dei proprietari della terra. Certo, continuava il Sella, non era da credersi che l'aumento del prezzo del grano sarebbe stato pari ai 50 centesimi di cui si accresceva il dazio d'entrata; ma poichè si domandava solo un lievissimo aumento di due centesimi e mezzo sopra le tasse dirette, certamente il provvedimento sui grani compensava in generale il proprietario dell'aumento di tassa richiesto (1).

Qualche cosa di protettivo nel dazio vi era di certo ed agli spiriti sottili dell'epoca, che si preoccupavano seriamente degli effetti ultimi dei balzelli, non isfuggiva la definitiva incidenza di un gravame, che veniva a pesare in maniera non indifferente sul bilancio dei consumatori. Il Minghetti, specialmente, vi era contrario, e nel

l'Italia, pel maggior costo di produzione, per la mancanza di macchine perfezionate e la deficienza di mano d'opera abile, non poteva sostenere la concorrenza estera; chiedevano poi una maggiore specificazione nelle voci della tariffa, acciò il dazio potesse meglio proporzionarsi alla varia qualità dei prodotti.

La tariffa del 1878 accolse in gran parte le domande dell'industria del cotone e solo la tenace resistenza del Luzzatti potè contenere le maggiori pretese, che i cotonieri facevano per bocca del Lualdi, dimostrando che il dazio imposto sui filati sino al n. 20 equivaleva ad una protezione del 30 %, tenendo conto della completa esenzione accordata alla materia prima. Cfr. PASQUALE IANNACONE, *L'industria del cotone*, in *La Rif. Soc.*, 1897, pagg. 282 e segg. L'Ellena calcolava la protezione dei filati dal 10 al 16 % per i greggi, del 19 % per i tinti, del 20 e più % per i ritorti. Quanto ai tessuti si andava dal 21 al 26 % per quelli imbianchiti, dal 25 al 29 per i tinti, dal 26 al 30 per gli stampati. Citato da COGNETTI DE MARTIIS, *Pol. comm.*, pag. CCCCXXIX.

(1) Cfr. SELLA, *Discorsi*, IV, pagg. 33, 34.

dicembre del 1873, pochi mesi dopo di essere stato chiamato a reggere il Ministero delle finanze, promise esplicitamente in Senato che, all'epoca in cui le tariffe doganali sarebbero state riordinate, avrebbe proposto la abolizione del dazio sui cereali. Essendosi poi alla Camera da taluno parlato dell'abolizione del lotto, egli non si trattenne dal rispondere che un'imposta ben più grave e più deplorabile era quella sull'importazione dei cereali; e fuori del Parlamento promise francamente che, presentando i trattati di commercio, o qualsiasi altra modificazione di tariffa, la avrebbe accompagnata con la proposta dell'abolizione di questo grave balzello, che considerava, negli anni di penuria, come un secondo macinato a carico delle popolazioni, mentre fruttava all'erario soltanto quattro milioni e mezzo (1).

Con la tariffa 30 maggio 1878 il dazio fu fissato a L. 14 per tonn. per il grano e frumento, a L. 11.50 per le granaglie, a L. 2.77 a quintale per le farine, e fu assorbito il diritto di statistica stabilito con la legge 3 giugno 1874.

In sede di discussione della tariffa doganale il Minghetti riaffermava i suoi principi contrari al dazio sui cereali che, mentre era apertamente sostenuto come mezzo di ristorare le finanze, aveva tuttavia per alcuni il carattere protettivo a favore dell'agricoltura. Egli riteneva che costoro si ingannavano per molte ragioni: la prima che questa tassa, facendosi sentire specialmente negli anni in cui vi era penuria, e negli anni ordinari poco o nulla, l'agricoltura non poteva farvi sopra assegnamento, e quindi non ne traeva quel vantaggio che dalla protezione possono trarre le industrie, che fondono su di essa una costante aspettativa. In ogni caso egli non credeva che fosse molto lodevole di proteggere l'agricoltura col favorire una coltura sola, e precisamente quella dei cereali, e considerava che così si sarebbe andati a ritroso del progresso agrario (2). Ma egli era troppo padrone delle questioni finanziarie per non vedere gli effetti ultimi del dazio sui cereali. Ponendosi, come lui faceva, dal punto di vista che il dazio non giovava all'agricoltura, la questione, infatti, diventava una pura e semplice questione di finanza, di cui ci si doveva preoccupare in base ai canoni relativi ad una buona imposta: ed il dazio sui cereali, da questo lato, costituiva una pessima imposta, del che egli dette la prova, non controbattuta, quando venne in discussione la proposta di abolizione della tassa sul macinato.

Noi, egli diceva in quell'occasione, studieremo con buon volere

(1) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VII, pag. 352.

(2) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VII, pag. 364.

insieme questa questione, ma occorre ricordare che vi è un dazio ancora più grave, quello cioè sull'importazione dei cereali, che frutta poco all'erario, ed è un secondo macinato, meno apparente sì, ma non meno crudele per i consumatori. La produzione del solo grano in Italia è di 40 milioni circa di quintali. Noi ne importiamo in media 3 milioni dall'estero, vi sono degli anni nei quali, essendoci abbondanza, ne importiamo assai meno: ve ne sono altri invece nei quali, essendoci penuria, ne importiamo fino a 5 milioni. Con il dazio di L. 1.40 per quintale il provento dell'erario oscilla fra i due e i sei milioni, con una media di 4 milioni di lire, da portare a 4.5 milioni, se vi si aggiunge il dazio sul granoturco, sulle altre granglie e sull'avena. Ora, egli continuava, se questo dazio accrescesse il prezzo del solo grano introdotto dall'estero, io mi acqueterei di buon grado, ma siccome il prezzo del mercato non può essere duplice, così l'effetto del dazio è di rincarare non solo il grano che ci viene importato dal di fuori, ma altresì il grano che ci viene prodotto all'interno. È vero che molti in Italia producono e consumano ad un tempo il loro prodotto, ed approssimativamente si può calcolare che un quarto del prodotto del grano sia consumato da coloro i quali sono ad un tempo produttori e consumatori, ma restano sempre in vendita sul mercato 30 milioni di quintali, per i quali con il dazio si carica sulla popolazione un peso di oltre 40 milioni. E quando si estenda il calcolo agli altri cereali, la cui produzione insieme con quella del grano giunge a 75 milioni di quintali, si giunge alla conclusione dolorosa, a cui era già pervenuto il compianto senatore Scialoja, che negli anni di penuria questa tassa equivale ad un aggravio di 80 milioni sopra i contribuenti, per averne soli 5 o 6 a vantaggio dell'erario (1). Queste argomentazioni però non valsero ad ottenere che il dazio fosse levato, nè che non fosse aumentato negli anni successivi.

La nuova tariffa doganale fu approvata con la legge 30 maggio 1878, n. 4390. ed in base alla legge n. 4391 del giorno successivo ne fu fissata l'entrata in vigore al 1° luglio seguente; con R. D. 13 giugno, n. 4420, fu, poi, approvato il repertorio, che fu poi frequentemente modificato. La legge portava, però, in sé il carattere della provvisorietà perchè conteneva l'obbligo per il Governo di presentare, entro la sessione del 1880, un progetto per un'altra revisione delle tariffe.

Colla stessa legge, insieme al decimo di guerra, ed al cinque per

(1) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VIII, pagg. 350 e 351.

cento di spedizione sui dazi doganali, venne anche abolito il diritto di statistica. Era cessata la ragione di diritti accessori, come quello di spedizione e del decimo di guerra, che erano stati compenetrati nei dazi, cosicchè non si trattava, in generale, d'una diminuzione d'entrata, ma solo di un'utile semplificazione. Quanto al diritto di statistica, poi, si adduceva che esso non teneva alcun conto del valore e dell'indole delle merci, che impacciava tutte le operazioni, che turbava gravemente il traffico di frontiera e che per l'Italia, poi, era pernicioso oltremodo, perchè tendeva a deprimere le esportazioni di derrate di poco pregio e costringeva il commercio a mutare le vecchie e buone consuetudini, per sottrarsi, almeno in parte, al nuovo peso (1).

7. — All'atto dell'entrata in vigore della nuova tariffa la situazione nei riguardi dei trattati era la seguente: con tutte le altre potenze erano stati prorogati gli antichi trattati, e quanto alla Francia era stata applicata la tariffa generale. Ora, la tariffa generale poteva essere, durando lungo tempo, un vantaggio ed una protezione pei fabbricanti, a danno dei consumatori, ma che fosse un vantaggio per l'erario era da escludere perchè già il contrabbando stendeva le sue reti e rinnovava le sue gesta nelle frontiere francesi. In questo stato di cose molti si auguravano che il Governo potesse conchiudere al più presto il trattato di commercio con l'Austria-Ungheria e con la Svizzera e che, salva la dignità nazionale, si potessero riprendere i negoziati con la Francia, perchè la situazione incerta, protrandosi a lungo, sarebbe stata peggiore di quella, pure dannosissima, della tariffa generale fatta legge comune per tutti. Il Governo, in verità, non se ne stette inoperoso e tentò di riprendere le trattative con i vari paesi, non tanto per arrivare a stipulare trattati a tariffe, quanto per assicurarsi il trattamento della nazione più favorita.

Nei riguardi della Svizzera, allo scadere del trattato del 1868, che era stato da noi denunziato il 24 febbraio 1875, l'Italia negoziava con la Francia, e poichè tanto alla Francia quanto alla Svizzera premeva di avere le stesse riduzioni su alcuni prodotti industriali, a noi conveniva di avere, lungo le trattative con la Francia, la massima libertà d'azione. Il trattato italo-svizzero doveva scadere il 31 dicembre 1876. Nel 1875 cominciarono, su richiesta dell'Italia, le nuove trattative nella speranza che al 1° luglio 1876 si potesse venire ad un altro accordo, ma poichè questa speranza non si effet-

(1) Cfr. *Relazione LAMBERTICO*, pag. 98.

tuo, il trattato del 1868 dovette essere ripetutamente prorogato, l'ultima volta sino al 31 dicembre 1878. Concluso il 27 dicembre il trattato con l'Austria, l'Italia si dichiarava disposta ad accordare alla Svizzera il trattamento della nazione più favorita a condizione, però, che questa addivenisse alla conclusione di un cartello doganale, simile a quello formato tra l'Austria e l'Italia. La Svizzera non respinse assolutamente questa proposta, ma non mostrò nemmeno di volerla accettare: desiderava tempo ed opportunità per un più maturo esame. L'Italia dovette di nuovo fare un passo indietro, e così fu stretto il temporaneo accordo commerciale del 28 gennaio 1879, con cui le due parti si assicurarono il trattamento della nazione più favorita (1). Questa convenzione, più volte rinnovata, regolò le relazioni commerciali tra i due paesi sino al 22 marzo 1883, giorno in cui venne stipulato un nuovo trattato, quasi identico al precedente (2).

In quanto all'Austria-Ungheria il trattato del 1867, che scadeva al 30 giugno 1876, venne prorogato sette volte, di cui l'ultima con scadenza al 31 gennaio 1879, data di entrata in vigore del trattato stipulato a Vienna il 27 dicembre 1878. Nel testo del nuovo trattato venivano sostanzialmente conservate le disposizioni contenute nel precedente; venne meglio determinato il diritto reciproco al trattamento della nazione più favorita in materia di dazi; l'Austria-Ungheria limitò agli stracci e agli altri cascami per la fabbricazione della carta l'applicazione del dazio di uscita, obbligandoci a rivedere i nostri dazi di esportazione. La parte convenzionale vincolava 99 voci all'entrata in Italia, 67 all'entrata in Austria-Ungheria. Il cartello doganale, a similitudine del precedente trattato, stabiliva l'obbligo reciproco della cooperazione delle autorità di finanze dei due Stati per scoprire e impedire il contrabbando. Accordi speciali regolavano il passaggio della ghisa e dei ferri in quel di Brescia, per ragioni di ubicazione naturale delle industrie, e prevedevano inoltre la stipulazione di una nuova convenzione ferroviaria. Importante era l'arti-

(1) Questo accordo era vivamente agognato dalla Svizzera per la sua esportazione di formaggio, poichè il dazio italiano di entrata, stabilito con l'Austria, ammontava ad 8 franchi (Tariffa generale = 16 franchi); e mentre i più importanti articoli industriali svizzeri d'esportazione dovevano pagare i dazi della tariffa italiana, l'importazione italiana in Svizzera era sottoposta soltanto al lieve peso della tariffa convenzionale svizzera. Cfr. per questo e per il cartello E. FREY, *La pol. comm. della Svizzera*, in *Bibl. Econ.* serie IV, vol. I, parte II, pag. 358.

(2) Cfr. L. FONTANA RUSSO, *I trattati di commercio, ecc., op. cit.*, pagg. 105, 106.

colo 12 del protocollo finale, riguardante la riscossione delle imposte di produzione e delle sopratasse di confine, che determinò ulteriori provvedimenti nella nostra legislazione sugli spiriti e sugli zuccheri (1).

Il trattato con l'Austria-Ungheria fu approvato con legge 31 gennaio 1879, n. 4699, con la quale furono, altresì, aboliti i dazi di esportazione, che non erano compresi nel trattato, e la cui soppressione semplificò sensibilmente il nostro commercio di uscita senza recare grave nocumento all'erario (2). Con legge 24 dicembre 1879, n. 5197, furono poi prorogati, fino al 31 dicembre 1880, e poi il 25 dicembre 1880 ancora per un altro anno al più, e mantenuti in vigore, gli accordi commerciali con la Gran Bretagna, il Belgio, la Germania, ed il trattato di navigazione con la Francia.

Se con queste misure l'Italia potè avere quiete nei rapporti con le altre nazioni, gli animi erano pur sempre angustiati ed ansiosi, e si facevano più intensi i lamenti che il regime doganale fosse congegnato in modo che ne avessero vantaggio gli stranieri e danno gli italiani. Lamentavasi la mancanza di lavoro, le officine deserte e inoperose, le braccia disoccupate e la grande questione sociale invadente e paurosa. Ed allora alla protezione doganale si aggiunsero provvedimenti di carattere interno, che implicavano un più spiccato intervento dello Stato a favore dell'industria nazionale, riservandole commesse degli uffici pubblici anche ad una parità con i concorrenti esteri calcolata con grande larghezza (3).

La necessità di legiferare era, però, creata dagli effetti del mutamento di tariffa e dagli accordi mano mano stipulati. E fra tutti i prodotti, gli spiriti e lo zucchero furono quelli che dettero più da fare.

(1) Il trattato con l'Austria, unico trattato a tariffa stipulato e ratificato in questo decennio, aveva particolare importanza per la clausola relativa ai vini entranti in Austria, per i quali furono mantenuti i favori del precedente trattato, convertendo il dazio nella cifra unica di florini 3.20 per quintale ed applicandolo anche ai vini dell'Italia Centrale, della Lombardia e del Veneto. Cfr. *Ministero delle Finanze, Trattati di commercio in vigore al 1° settembre 1911*, Roma, 1911, vol. I, pag. 12.

(2) Per effetto del trattato si dovette rimaneggiare la cat. II della tariffa, e ciò fu effettuato con R. D. 31 gennaio 1879, n. 4789.

(3) L'on. Mezzanotte, ministro dei lavori pubblici, il 19 febbraio 1879 ordinò agli uffici dipendenti che, quando dovevano per pubblica gara commettere lavori e provviste di materiale, la parità di condizione fra concorrenti italiani e forestieri dovesse valutarsi mettendo in conto quello che gli Italiani pagavano in più degli stranieri, vuoi per dazi, vuoi per disagio della carta, vuoi per altri carichi, che su quelli non pesavano. Cfr. *ARBIB*, IV, pag. 762.

Prima del 1863 la fabbricazione dello zucchero interessava solo nei riguardi delle raffinerie, che godevano della differenza fra il dazio fissato per lo zucchero di 1^a classe in L. 28.85, e quello di L. 23.11 imposto sulla produzione delle nostre raffinerie. Malgrado l'alto prezzo, il consumo dello zucchero da 2780 grammi nel 1871, crebbe a 3236 grammi all'anno e per testa nel 1875. Colla legge 2 giugno 1877, n. 3860, si ebbe un mutamento radicale della politica fiscale verso lo zucchero. Oltre la tassa già esistente si impose, per la prima volta, una tassa di fabbricazione, e la relativa sopratassa di confine, di lire 21,15 per ogni quintale metrico di zucchero greggio o raffinato prodotto nelle fabbriche di zucchero indigeno o nelle raffinerie nazionali per il consumo nello Stato. La fabbricazione dello zucchero era tassata nel prodotto cosicchè la protezione risultava esclusivamente quella che proveniva dalla differenza fra la tassa interna e il dazio di confine (1), cioè L. 5,74 a quintale. Il provvedimento, aveva, dunque, carattere fiscale, ed era accompagnato da un aumento del diritto di entrata nel caffè, portato a 80 lire al quintale, compresi i diritti addizionali, di quello del cacao, elevato a L. 14, e di quello degli oli minerali elevato a L. 22 per i greggi, ed a L. 28 per quelli in barile. Ma esso favoriva i raffinatori in un modo indiretto, con la facoltà di pagare i dazi da essi dovuti mediante cambiali.

Nel 1879, dovendosi domandare allo zucchero un ulteriore concorso alle entrate dello Stato, il Governo presentò un provvedimento che accoglieva la richiesta di una più efficace protezione daziaria, avanzata in ispecial modo, col sussidio di molte ed efficaci aderenze, dalla Società per la raffinazione, la quale all'egida della protezione intendeva ottenere maggiori benefizi. Con la proposta ministeriale, infatti, la tassa speciale sulla produzione nazionale era abolita e tutto il peso fiscale veniva portato al confine sotto forma di dazio doganale. Ma lo zucchero greggio era colpito con L. 53 ed il raffinato con L. 66,25, lo che portava, fatto il calcolo del rendimento del greggio in raffinato, ad una protezione di L. 6,63 al quintale, che significava un aumento di L. 0.89 nella protezione alla raffinazione, pari al 15 % di quella prima goduta, e con una perdita per l'Erario di circa 2 milioni e mezzo. Non paga di questo la Società chiedeva di pagare, come per il passato, il dazio sullo zucchero greggio con cambiali a sei mesi, facendo sostenere la sua domanda in un articolo aggiuntivo firmato

(1) Cfr. M. MAZZUCHELLI, *Il regime fiscale degli zuccheri in Italia*, in *La Rif. Soc.*, 1905, pag. 226.

da ottanta deputati (1). La questione dello zucchero di barbabietole ancora non sorgeva per mancanza di materia prima, o per la difficoltà della sua importazione (2).

Le proposte del Governo e le aggiunte fatte proporre dagli interessati destarono una vivace opposizione, di cui si rese interprete il Sella. È vero, egli diceva, che l'industria della raffinaria è stata magnificamente organizzata sotto tutti i punti di vista e tecnici e amministrativi; dimodochè chiunque abbia a cuore lo sviluppo della vita economica ed industriale del nostro paese, non può non interessarsi della prosperità di questo stabilimento. Ma è necessario il favore che si vuole ad essa accordare? Non lo credo. E risalendo alla questione generale dell'indirizzo di politica commerciale aggiungeva di non essere difensore del protezionismo fino al punto di dover dire che si ha a difendere sempre e a proteggere sempre, qualunque cosa ciò costi. Ci sono dei limiti nelle cose umane, egli diceva, e ci vuole una certa proporzione tra il sacrificio, che si fa, e l'effetto che si vuole raggiungere (3).

Le proposte del Governo furono, però, approvate ed andarono in vigore dal 1° agosto con la legge 25 luglio 1879, n. 4995, che abrogò la precedente del 2 giugno 1877, fissò il dazio doganale sullo zucchero greggio in L. 53 e sul raffinato in L. 66,25, con la corrispondente tassa di fabbricazione in L. 32,20 e 37,40, e quanto all'uso delle cambiali prorogò solo di tre mesi dalla promulgazione la facoltà concessa dalla legge abrogata; aumentò poi i dazi di entrata del caffè, aggiungendovi altre venti lire, e delle droghe; fissò le norme generali per la restituzione daziaria dei prodotti esportati contenenti zucchero, regolata poi dal R. D. 14 agosto 1879, n. 5037, e fissò al 31 dicembre 1879 la scadenza della franchigia doganale della città di Messina, che non poteva ulteriormente tollerarsi in vista dell'estensione del monopolio dei tabacchi alla Sicilia e della intensificazione del contrabbando (4).

(1) Cfr. PLEBANO, II, pagg. 150 e 151. Gli ottanta deputati furono poi i *comendatori dello zucchero*, di cui abbiamo parlato nell'introduzione.

(2) Cfr. LUZZATTI, *Memorie*, V, pag. 458.

(3) Cfr. SELLA, *Discorsi*, V, pagg. 422 e 424.

(4) L'attività dei contrabbandieri erasi, infatti, così intensificata da danneggiare seriamente l'Erario e da frustare talvolta gli effetti fiscali attesi dalla riforma doganale. Specialmente vivace era il contrabbando dei generi coloniali e degli olii minerali in molte parti della zona doganale, lungo il confine di terra e di mare, e contro di esso con R. D. 13 ottobre 1880, n. 5685, si dovettero prendere dei provvedimenti di carattere eccezionale al fine di porvi un efficace freno.

Ultimo provvedimento del decennio è contenuto nell'*allegato c* della legge 19 luglio 1880, n. 5536, che modificava ulteriormente i dazi sugli olii minerali e le resine, aggiungendo una nuova pagina alla storia alquanto strana della tassa sul petrolio, già tante volte così tormentato da far dire al Luzzatti che i legislatori della sua epoca sarebbero passati alla posterità con l'epiteto di tassatori della luce (1).

Non appare facile distinguere gli effetti immediati che sul commercio estero produsse la nuova tariffa doganale. L'influenza di una tariffa sugli scambi con l'estero suole svolgersi in due tempi: l'uno immediatamente dopo la sua approvazione, l'altro dopo un certo numero di anni. Il primo è dovuto al fatto che, in genere, il commercio ha sempre il tempo di neutralizzarne gli effetti iniziali mediante provviste di merci, acquistate con un anticipo corrispondente al loro grado di conservabilità, e fino al punto in cui l'interesse sul capitale immobilizzato non venga a superare l'incremento del dazio. Il secondo è dovuto alle trasformazioni, che subisce l'attività produttiva nazionale in conseguenza del carattere più o meno protettivo della tariffa. Ora, quando la tariffa ha un carattere debolmente protettivo, i suoi effetti particolari non possono essere che modesti nei due tempi, e si sommano algebricamente agli effetti che altri fenomeni di più vasta portata determinano sul commercio internazionale, rendendo assai problematica la ricerca della sua eventuale influenza perturbatrice.

La tariffa del 1878 entrò in vigore in un momento in cui le importazioni tendevano a diminuire e le esportazioni ad aumentare; e a partire dal 1° luglio 1878 continuarono a svolgersi gli aumenti

(1) Come ricorda il Luzzatti, la tassa sul petrolio fino al 1870 era irrilevante, e fu l'on. Maurogonato il primo finanziere che concepì il disegno anti-progressivo, contrario alla luce, di aggravare la mano sul petrolio. Il ministro delle finanze di allora aveva proposto la tassa di fabbricazione sull'alcool. I fabbricanti d'alcool delle provincie meridionali mandarono una petizione alla Camera dicendo: perchè aggravate la mano sull'alcool? Tassate piuttosto il petrolio, che vi si acconcia squisitamente. Allora, riferisce il Luzzatti, Maurogonato ebbe un motto che potrebbe dirsi napoleonico, esclamando: *unum facere et alterum non omittere*: tassiamo l'alcool e tassiamo anche il petrolio! Così trovò posto nella nostra tariffa l'idea di un aumento progressivo di questo dazio.

In quanto all'epiteto *tassatori della luce*, il Luzzatti osservava che noi avevamo tassato le candele, l'acido stearico, ogni specie di olii al confine e col dazio consumo, il gas negli apparecchi di illuminazione e chiudeva ricordando che Minghetti aveva proposto perfino di tassare la luce del sole imprigionata nelle fotografie! Cfr. Discorso pronunziato alla Camera il 24 maggio 1877, riportato in *Inchiesta*, pagg. 194 e segg.

e le diminuzioni per ragioni proprie dei mercati delle merci, ed in dipendenza delle esigenze del nostro e degli esteri mercati. Ci pare, dunque, meglio rimandare al decennio successivo l'indagine sulla portata pratica della tariffa, quando avremo dinanzi a noi un periodo di almeno otto anni durante i quali essa fu applicata. Innegabile fu, pero, l'effetto sulle riscossioni che, come vedremo più avanti, crebbero di circa trenta milioni di lire all'anno, dimostrando che, almeno dal punto di vista fiscale, gli effetti desiderati furono ottenuti. In ogni caso la riforma del 1878, dando modo all'erario di ristorarsi con un più razionale ordinamento delle gabelle d'entrata, avviò il ritorno ad una politica più corretta rispetto ai dazi di esportazione, la lista dei quali fu ancora più ristretta in seguito al trattato con l'Austria-Ungheria.

CAPITOLO IV.

Opere pubbliche. Trasporti e Comunicazioni

SEZIONE I.

Opere varie e comunicazioni

1. Spese per opere pubbliche. Strade ordinarie — 2. Porti e movimento della navigazione — 3. Poste, telegrafi e telefoni — 4. Marina mercantile e cantieri navali — 5. Sovvenzioni marittime.

1. — La politica delle opere pubbliche in questo decennio continuò a svolgersi sulle direttive seguite durante il periodo precedente, nei limiti più larghi consentiti dal miglioramento delle condizioni della finanza. Mano mano che il paese veniva rivelandosi meglio nelle sue possibilità e nei suoi bisogni, la necessità di lavori, prima ritenuti secondari, si appalesava maggiormente, ed il regime parlamentare serviva molto bene a renderla più sentita ed urgente. Lo sviluppo dell'economia del paese doveva essere aiutato e sollecitato con nuove opere dirette a migliorarne le condizioni agricole, a facilitare gli scambi e le comunicazioni, a favorire lo sviluppo dei grandi centri urbani, a dare opportuna sede alle grandi amministrazioni dello Stato, le cui crescenti attribuzioni richiedevano locali più vasti e più dignitosi. Il sistema di impegno delle spese aveva, però, alcuni lati difettosi, quello soprattutto che i preventivi erano fatti con grande approssimazione per difetto, cosicchè erano frequenti gli esempi di opere per le quali si era preveduta e stanziata una somma che poi, riconosciuta insufficiente, si doveva aumentare del terzo o della metà (1), inconveniente questo che esponeva la finanza a spiacevoli sorprese, perchè la obbligava a fare sforzi superiori a quelli previsti per non perdere, in tutto o in parte, l'utilità delle

(1) Cfr. *Opere pubbliche*, pag. 660.

somme anticipate. Altro inconveniente serio era quello di ripartire l'aggravio in molti esercizi, ciò che provocava notevoli dispersioni di forze e delusioni da parte delle popolazioni, che sentivano parlare di decine di milioni di spese, e poi vedevano che i lavori si svolgevano sulla base di centinaia di migliaia di lire.

Verso gli ultimi anni del decennio la politica delle opere pubbliche cominciò ad avere anche un altro movente, quello, cioè, di soddisfare bisogni di discutibile urgenza — discutibile per lo meno nei riguardi della finanza, perchè quanto alla opportunità e convenienza, il da fare era così grande, che non c'era che il fastidio della scelta e la fatica della graduazione — anche al fine di fronteggiare situazioni di disagio temporaneo e locale del mercato del lavoro. Combattere la disoccupazione con opere pubbliche rappresentava una novità, ed il fatto dette luogo ad interessanti discussioni, quando il Governo nel 1879, domandò ed ottenne (legge 24 dicembre 1879, n. 5196) facoltà eccezionali fino a tutto aprile 1880 per provvedere d'urgenza all'esecuzione di opere pubbliche nella città di Roma, allo scopo di alleviare, date le difficili condizioni in cui versava il paese per effetto dei mancati raccolti e della crisi industriale, il disagio delle classi operaie, durante la stagione invernale (1).

La spesa per opere pubbliche, complessivamente sopportata nel decennio, come risulta dalla Tavola V, ammonta a 1511 milioni, ed in esse primeggiano, naturalmente, le spese per le ferrovie, le quali assorbono 860 milioni per costruzioni e riscatti, oltre a 127 milioni per gli interessi sui titoli alienati per lo stesso fine, e a 413 milioni per garanzie chilometriche. Complessivamente il bilancio dello Stato in questo decennio affrontò per le ferrovie una spesa di 1400 milioni, cifra veramente ragguardevole e che denota la grande cura che quei legislatori ebbero per gettare le basi del futuro progresso economico del paese.

Nella seconda sezione di questo capitolo parleremo diffusamente delle ferrovie; qui dobbiamo, però, accennare ad un mezzo di trasporto, che tendeva a facilitare i movimenti dei cittadini entro i grandi centri e quelli fra i grandi centri e i piccoli centri periferici, e cioè delle tramvie a trazione meccanica, che cominciarono a comparire nel 1872. Nel 1878 ve ne erano ancora appena solo 8 chilometri; ma la loro estensione da quell'anno fu rapida: se ne registravano già 353 Km. al 1879 e 705 al 31 dicembre 1880, di cui

(1) Cfr. *Atti Parl. Cam. Dep.*, sessione 1879, documenti n. 272 e 272 A, e discussioni, seduta 21 dicembre 1879.

la metà nella sola provincia di Milano. Questo sviluppo era tanto più notevole in quanto che mancava ancora in Italia una legge per le tramvie sia a cavalli, sia a vapore, scorrenti su strade carrettiere (1).

TAV. V.

Somme pagate per opere pubbliche dal 1871 al 1880.
(milioni di lire)(*).

	Bilancio di i. Lavori Pubblici	Altri Minis. eff.	Totale	Opere			Ferrovie				Totale
				Stradali	Irrigazione	Marittime	Costruzioni	Riscatti e varie	Interessi sui titoli	Garanzie	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1871	95.9	13.4	109.3	12.5	6.8	8.3	35.0	23.6	9.2	29.8	97.6
1872	106.2	12.5	118.7	16.4	10.7	7.6	49.8	12.6	9.2	41.8	113.4
1873	130.8	14.1	144.9	21.3	19.7	6.4	64.2	11.0	9.2	41.2	125.6
1874	105.0	15.3	120.3	18.9	17.3	5.9	51.8	2.4	9.2	40.1	103.5
1875	103.3	15.0	118.3	18.9	10.2	4.7	55.4	2.4	9.2	38.3	105.3
1876	86.0	82.7	168.7	16.7	9.1	4.7	44.9	68.1	10.1	47.2	170.3
1877	95.6	113.5	209.1	20.4	10.1	5.7	47.8	93.6	13.2	42.5	196.6
1878	123.3	72.8	196.1	22.5	12.5	8.6	69.5	45.5	16.9	43.1	175.0
1879	97.2	62.7	159.9	24.5	13.2	7.8	41.8	39.4	19.8	43.9	144.9
1880	100.2	65.9	166.1	25.8	15.8	10.9	37.1	64.2	21.1	45.2	167.6
Totale	1043.5	467.9	1511.4	197.9	125.4	70.8	496.8	362.8	127.1	413.1	1399.6

(*) Dati elaborati sulle cifre contenute del volume sulle *Opere pubbliche*, pagg. 369 e segg. e 1141, 1143 e 1182.

Il totale della colonna 3 non comprende i dati delle colonne 9 e 10. Dalle cifre della colonna 3 dovrebbero poi detrarsi le somme versate in Tesoreria per rimborsi e concorsi di Enti vari alle spese dello Stato, che nel decennio ammontarono a 89,6 milioni, e che furono notevoli nel primo triennio per le quote pagate dalla Francia in conto della Galleria del Cenisio.

La colonna 9 si riferisce agli interessi sui titoli alienati per costruzioni o riscatto di ferrovie. Nella colonna 8 l'aumento dal 1876 in poi è dovuto al riscatto della rete dell'Alta Italia.

(1) La prima linea tramviaria fu attuata a Torino nel 1872, per il tratto da Piazza Castello alla barriera di Nizza, dietro concessione accordata dal Municipio. Seguirono quindi molte concessioni dalle diverse provincie di Milano, Cuneo, Genova, Napoli, Novara, Palermo, ecc, cosicchè nell'aprile del 1880 vi erano già in esercizio in Italia 586 chilometri di tramvie; altri 245 erano in costruzione e di altri 1612 km. erano state chieste le concessioni. In soli quattro anni, dal 1876

Le spese di bonifica, di cui abbiamo fatto cenno nel capitolo sull'agricoltura, oltre gli stanziamenti normali, importarono una spesa straordinaria di 19 milioni. Furono poi spesi 125 milioni per opere idrauliche, dirette a migliorare le condizioni dei fiumi (1) o a riparare i danni prodotti da inondazioni (2); nè mancarono spese straordinarie di natura politica, come i 22 milioni erogati per il doppio trasferimento della capitale. Altre spese notevoli furono nel decennio fatte per la viabilità ordinaria e per i porti.

Strade ordinarie. — I dati della viabilità del Regno al 1° semestre 1871, quali furono desunti da materiali statistici inediti del tempo, compilati sulle notizie in possesso dell'amministrazione dei lavori pubblici, davano esistenti nel Regno, ad esclusione di Roma, 26350 Km. di strade nazionali e provinciali (3) oltre a 97 mila Km. di strade comunali, ma questa rete era così inegualmente distribuita nel Regno da dar luogo a gravi lamenti. Si rilevava a questo proposito che, senza le vie ordinarie, l'utilità delle strade ferrate era limi-

al 1880, la provincia di Milano ebbe 352 km. di *tramways*, buona parte dei quali funzionava in condizioni economiche eccellenti.

In quanto al regime amministrativo, dapprincipio si ritenne che le tramvie fossero soggette alla legge sulle opere pubbliche del 1865, ma dopo molti studi, e dietro parere del Consiglio di Stato, furono ammesse le seguenti norme: 1°, quando si trattava di una linea sopra strade comunali o provinciali, con trazione animale, non vi era luogo ad alcuna ingerenza governativa, e la concessione spettava direttamente alle Province ed ai Comuni; 2°, il Governo accordava le concessioni solamente quando si trattava dell'occupazione di strade nazionali. In entrambi i casi era necessaria l'autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici, quando si trattava di trazione meccanica. Nel maggio del 1880 dal ministro Baccarini venne presentato alla Camera un progetto di legge sulle tramvie ma esso non fu subito discusso. Cfr. *Esposiz. Milano, Relaz. A. CLERICETTI*, pagg. 56 e 58 e *Atti Parl. Cam. Dep.*, sessione 1880, documento n. 19.

(1) Fra i lavori idraulici disposti nel decennio merita particolare menzione quello ordinato con la legge 30 giugno 1876, n. 3201, per la prima serie dei lavori di sistemazione del Tevere, che costituiva uno dei più complessi problemi idraulici di allora e per il quale, fra i molti sistemi propugnati, fu scelto quello della sistemazione del tronco urbano in modo da renderlo più capace in periodo di piene. Cfr. *Opere Pubbliche*, pag. 730.

(2) Fra le inondazioni furono notevoli quella del Po del 1872, che costò circa 32 milioni (Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VI, pag. 332), e quella ancora più grave dell'8 ottobre 1873 del Bormida e confluenti che danneggiò 60 Comuni di tre provincie, richiedendo eccezionali provvidenze, emanate con leggi 2 febbraio 1879, n. 4716, e 28 giugno 1879, n. 4943. Quest'ultima dettò pure provvedimenti a favore dei danneggiati dell'eruzione dell'Etna e di un terremoto di non grave entità. Cfr. *Atti Parl. Cam. Dep.*, sessione 1880, dog. 12 A, pag. 81.

(3) Cfr. *Opere Pubbliche*, pagg. 66 e 69.

tata ai soli paesi che esse attraversavano o toccavano. Le strade ordinarie sono il vero alimento delle ferrovie e quindi, finchè queste non fossero state aidate da un buon sistema di vie ordinarie, il paese non ne avrebbe mai ottenuti gli attesi vantaggi. L'affaticarsi a promuovere lo sviluppo delle strade comunali era anch'esso in parte inutile, perchè ogni sforzo sarebbe stato sempre paralizzato dal difetto di vie primarie in cui quelle potessero innestarsi. La costruzione di grandi linee di congiunzione doveva, adunque, se non precedere, andare almeno di pari passo con la costruzione delle strade minori.

La materia era regolata dalle leggi 30 agosto 1868 e 27 giugno 1869, che lasciavano agli enti locali troppa libertà di fare, cioè di non far nulla, per le tristi condizioni delle finanze locali. Cosicchè, visto che il problema rimaneva insoluto, lo Stato credette opportuno di intervenire ancora una volta, e mentre si escogitavano nuove misure per sollecitare i Comuni, con la legge 30 maggio 1875, n. 2521, venne autorizzata la esecuzione di altre 62 strade provinciali, così ripartita quanto al metodo di esecuzione e alla competenza della spesa, nelle tre serie della legge del 1869, e cioè: 20 alla prima, 30 alla seconda e 3 alla terza, con una lunghezza complessiva di Km. 3.208, di cui 165 all'Italia settentrionale (province di Udine e Belluno), 83 all'Italia Centrale (prov. di Modena, Perugia, Reggio Emilia e Roma) e 2860 all'Italia meridionale e Sicilia (18 province). Per effetto di questa legge fu possibile estendere i lavori di ampliamento della rete stradale, curandone meglio la manutenzione, e spingendo progressivamente la spesa dai 17 milioni del 1876, ai 26 del 1880 in maniera che nel decennio si vennero a spendere 198 milioni. Un po' per le esigenze delle strade ordinarie, un po' per quelle delle ferrovie si dovettero costruire numerosi ponti di grandi dimensioni sui corsi d'acqua, che tagliavano le arterie principali, ponti prima affidati a ditte estere, ma che dopo poterono essere costruiti e con grande pregio da ditte nazionali (1).

La rete stradale nel decennio crebbe considerevolmente. Non sono possibili i confronti con il decennio anteriore perchè la legge del 1868 introdusse delle modificazioni che, applicate ai dati stati-

(1) Nel tratto che scorre dalle vicinanze di Pavia al mare quattro grandi ponti metallici furono eretti sul Po nell'ultimo ventennio, impresa mai prima tentata. Fra i ponti monumentali di muratura eretti nel decennio tengono il primo posto il ponte *Annibale*, costruito sul Volturno nel 1870, e il ponte *del Diavolo*, sul Sele al Barizzo, eretto nel 1871, Cfr. *Esposiz. di Milano, Relaz. A. CLERICETTI*, pagg. 181, 185 e 194.

stici, non li rendono più comparabili. Tuttavia le strade nazionali e quelle provinciali sussidiate dallo Stato raggiunsero al 31 dicembre 1880 la lunghezza di Km. 8197, quelle provinciali non sussidiate arrivavano a 27286; in totale si avevano, dunque, 35483 chilometri contro 27 mila al 31 dicembre 1870. In quanto alle strade comunali obbligatorie esse erano calcolate per il 1880 in Km. 47153, ma non si conosce con precisione lo sviluppo di quelle non obbligatorie.

2. — *Porti.* In questo decennio si cominciarono a notare dei segni di una più decisa politica portuaria imposta, del resto, dal crescente traffico e dalle trasformazioni del naviglio. In verità non si può dire che sia sempre mancata una veduta d'insieme di tutta la questione, dall'aspetto degli interessi più generali dell'economia nazionale, chè, anzi, dopo il primo decennio, durante il quale l'attività dello Stato fu diretta principalmente al miglioramento dei porti più importanti, si trova nelle relazioni dei ministri Sella e De Vincenzi, del 1871, una nitida traccia di quello che avrebbe dovuto essere il programma portuale nel decennio successivo. L'amministrazione si proponeva di seguitare a rivolgere le sue principali cure a perfezionare i porti, provvedendo specialmente al completamento di quelli di più generale interesse, quali quelli di Genova, Venezia, e Brindisi, e di tutti quegli altri che erano specialmente destinati a servire grandi interessi locali (1). Le conseguenze di violente mareggiate, come quella che il 24 dicembre 1872 danneggiò gravemente il molo *San Vincenzo* a Napoli, richiamarono ancora di più l'attenzione dei poteri statali sulla necessità di mettere i nostri scali in grado di fronteggiare con sicurezza di approdo i più copiosi traffici dell'avvenire. Ma fin da allora si manifestò quel fenomeno di ritardo dell'avanzamento delle opere rispetto all'incremento di traffico, che doveva solo sparire nel periodo post-bellico, per essere sostituito dal fenomeno contrario. Difficoltà finanziarie ed insufficiente preparazione dei progetti erano la causa normale dei ritardi, ma più di tutto si sentivano gli effetti della deficienza di mezzi finanziari.

Come acutamente rilevava l'on. Damiani, la legge del 1865, in quanto regolò la materia dei porti, venne pur essa a dimostrare che lo Stato, volendo alleggerire il suo bilancio di talune spese indispensabili, si lusingava di aver riparato, riversandole sui bilanci delle Provincie ed in ispecie dei Comuni, come se si fosse trattato

(1) Cfr. *Atti Parl. Cam. Dep.*, sessione 1870-71, docum. allegato 40 F. Citato in *Opere pubbliche*, pag. 138.

di enti alimentati da ben altri contributi, che non fossero quelli corrisposti da cittadini italiani (1). Ora, che quel principio fosse giusto, come io credo, o errato, come credeva il Damiani, sta di fatto che nessuno si curava di far progredire l'arredamento dei porti con lo stesso ritmo con cui prometteva di svolgersi il traffico. Il progetto di sistemazione del porto di Genova, per esempio, si trascinava da alcuni anni, perchè la soluzione più razionale avrebbe imposto una spesa, che lo Stato non era allora in condizioni di sopportare. E le cose sarebbero andate ancora per le lunghe, se non fosse intervenuta la generosità di un cittadino genovese — il Duca di Galliera — che, per facilitare una soluzione, mise a disposizione del Governo la somma di venti milioni di lire. E così con legge 9 luglio 1876, n. 3230, fu data esecuzione alla convenzione stipulata con il generoso patrizio, il cui nome fu dato ad una delle più importanti opere che difendono il grande scalo ligure (2).

Ma per gli altri porti urgeva egualmente provvedere, e nulla autorizzava a credere che il Duca di Galliera avrebbe trovato imitatori. Le spese straordinarie per nuove opere portuali, dal 1871 al 1880, si calcolavano in 46.5 milioni, oltre ad un milione speso per miglioramenti; per nuove costruzioni, non ancora completate, erano state autorizzate assegnazioni per 63 milioni, di cui 33 erano già stati spesi, e del resto 26 milioni erano destinati a Genova e solo 4,3 agli altri porti. L'esiguità di quest'ultima cifra indusse il Governo a chiedere altri fondi, ed essi furono accordati con la legge 19 luglio 1880, n. 5538, che veniva, così, a completare la legge 19 giugno 1879, n. 4969, con la quale il Governo si assumeva l'onere di sistemare parecchi dei principali porti del Regno, e che offrì occasione a non pochi Comuni di chiedere ed ottenere il passaggio dei loro porti ad una classe superiore (3).

(1) Cfr. *Relazione DAMIANI, Atti Parl. Cam. Dep.*, sessione 1878-79, doc. 163 A.

(2) Il Duca di Galliera pose, però, diverse condizioni per assicurarsi il raggiungimento del fine proposto, e cioè che il porto di Genova fosse ridotto in tali condizioni di sicurezza e di comodità, da non iscapitare al confronto di ogni altro porto del Mediterraneo e particolarmente di Marsiglia. I lavori all'uopo occorrenti erano tanti che la spesa complessiva avrebbe superato i 40 milioni, e quindi per 20 milioni si doveva aggravare il bilancio dello Stato. Ma bisogna pur considerare, come fa notare il Baccarini, che il Duca di Galliera, aprendo intanto la borsa per i primi venti milioni, rendeva quasi nominali gli altri venti che, in prosieguo di tempo, l'Erario avrebbe dovuto sborsare. Cfr. BACCARINI, *Discorsi*, pag. 15, e MINGHETTI, *Discorsi*, VII, pag. 175.

(3) Subito dopo la legge dell'unificazione amministrativa, con R. D. 15 marzo 1866, n. 2828, il Governo aveva provveduto alla classificazione dei porti nelle

La legge 19 luglio 1880 per l'esecuzione di opere marittime assegnò 24.700.000 da erogarsi negli esercizi dal 1880 al 1889. Dopo la sua applicazione dieci porti rimanevano ascritti alla prima categoria, essendovi stati già precedentemente inclusi quelli di Venezia e Civitavecchia, e le spese di qualunque natura che vi occorreivano, erano sopportate dallo Stato per l'80 % e dagli interessati per il resto; rimanevano ascritti alla seconda categoria 20 porti, e di essi solo la spesa riguardante la sicurezza dell'approdo e dell'ancoraggio era a carico dello Stato; altri 27 porti rimanevano ascritti alla terza categoria con obbligo allo Stato di sottostare alla metà delle spese occorrenti, lasciandone l'altra metà a carico degli enti interessati. La grande massa dei porti del Regno apparteneva alla quarta categoria, e le relative spese erano a carico dei Comuni, riservandosi lo Stato di intervenire con un sussidio non eccedente il terzo della spesa totale. L'on. Damiani trovava che il criterio di ripartizione della spesa, derivante dalla legge del 1865, era contrario alle esigenze di una sana politica portuaria, specialmente per i metodi con i quali era stata fatta la classificazione dei porti e affermava, quindi, « la necessità assoluta di rivedere le disposizioni legislative e coordinare i porti del Regno ad un sistema che, rispettando le posizioni di diritto in cui trovavasi ciascun porto, desse alla classificazione basi più razionali, e potesse provvedere alla sistemazione dei lavori, evitando il metodo dei rattoppi, già universalmente condannato ». E poichè la tesi del Damiani trovava consenziente la grande maggioranza dei deputati, che, nell'interesse dei porti rappresentati, contavano di ottenere qualche avanzamento di classe, veniva proposto ed approvato un ordine del giorno con cui la Camera invitava il Ministero, a studiare ed a proporre le disposizioni legislative, da sostituire a quelle vigenti, per autorizzare lo Stato e gli enti morali interessati a costituire, mediante sopratasse od anche altrimenti, fondi speciali da erogarsi nell'ampliamento e miglioramento dei porti nei quali fossero rimosse, ed a presentare, entro l'anno 1880, un progetto di legge per recare alla classificazione dei porti quelle modificazioni

tre classi stabilite dall'art. 184 della legge stessa, classificazione che fu poi completata per le provincie venete e per quella di Roma con i R.R.D.D. 19 luglio 1871, n. 410, e 4 agosto 1872, n. 981. Con l'aumento del traffico marittimo, che era una conseguenza della costruzione di strade ordinarie e ferrate, il Governo era stato sollecitato a provvedere più efficacemente per mettere i porti in condizioni di soddisfare ai nuovi bisogni, e specialmente a studiare i modi conducenti ad agevolare la costruzione dei lavori nei porti di 4^a classe. A questo scopo provvide la citata legge 19 giugno 1879. Cfr. *Opere pubbliche*, pag. 676.

ed aggiunte che le mutate condizioni del commercio e della viabilità avessero rese necessarie (1).

Con le 53 leggi in materia di porti votate dal 19 maggio 1861 fino al luglio 1880, fu autorizzata una spesa complessiva di 141 milioni, compresa la somma dei concorsi degli enti locali ed i venti milioni del generoso dono del Duca di Galliera per il porto di Genova. Questa spesa fu di molto inferiore al bisogno, quando si tengano presenti la configurazione dell'Italia e l'estensione del nostro litorale. Si può, quindi, ammettere, con il De Stefani, che se la nostra condizione finanziaria era di ostacolo ad una spesa maggiore, non può tuttavia sconoscersi che, nella distribuzione delle somme impiegate in opere pubbliche, la parte fatta alle opere portuarie sia stata in proporzione molto disuguale alle altre, che certo non superavano d'importanza le marittime (2).

Il porto di Genova dette più da fare degli altri, non solo per la sua sistemazione, ma anche per i problemi inerenti alla condizione e all'ordinamento del lavoro. Delle sue condizioni ebbe ad occuparsi la Commissione d'inchiesta sulle ferrovie, la quale trovò che le operazioni di carico e di scarico delle merci, sebbene migliorate, non erano ancora tali da soddisfare i bisogni del commercio: ma siccome il loro svolgimento era strettamente legato con i lavori del porto, così si sperava che esso sarebbe gradatamente migliorato col procedere di questi. Se non che, migliorato il porto, e aumentato il materiale mobile, sarebbe rimasta pur sempre viva la difficoltà di far transitare per la strada dei Giovi il numero di treni necessario per il miglior traffico, che l'Italia aveva inteso e intendeva di promuovere con gravi sacrifici, aprendo tanti valichi alpini (3). Il problema fu allora soltanto accennato e spettava agli anni successivi il compito di risolverlo. Ma questione più grave ed urgente era quella dell'ordinamento del lavoro.

È noto che, prima del 1864, il lavoro in molte città era avvolto nel sistema delle corporazioni d'arte e mestieri, sistema che, mentre impediva ogni progresso, assicurava agl'iscritti un vero monopolio e consentiva, quindi, una sproporzionata retribuzione a carico del pubblico. La legge 29 maggio 1864 aveva sciolto queste società, che concentravano in poche mani un lavoro monopolizzato, e stabiliva la più ampia facoltà in chicchessia di potere attendere a quel-

(1) Cfr. *Opere pubbliche*, pagg. 668 a segg.

(2) Cfr. *Opere pubbliche*, pag. 674.

(3) Cfr. *Relazione GENALA*, pag. 219.

l'arte, che i suoi gusti o le sue condizioni economiche potevano fargli prescegliere, ma come questa legge venisse applicata e se veramente lo fosse, non era argomento che attirava gran fatto l'attenzione dei pubblici poteri. Il monopolio, sempre vigile, sempre pronto a ricostruire le sue demolite fortezze, profitto di questa noncuranza e, alla chetichella, riprese tutte le antiche posizioni, rifacendo le maglie spezzate. I porti furono i centri dove, più che in ogni altro punto, tali corporazioni privilegiate si ricostituirono creando, a carico dei commercianti in generale, e degli armatori in modo speciale, un' imposta gravosissima, la di cui percezione era, per speciali ragioni, aiutata dalle autorità locali. Ma in nessun porto italiano questo monopolio aveva assunto proporzioni così notevoli come in quello di Genova, dove più forti erano le tradizioni e maggiori le possibilità di gravare la mano sulle merci in transito (1). Per dare un'idea della maniera con cui il monopolio si esercitava, basterà accennare che la paga dei carpentieri e calafati era fissata a Genova in ragione di 6 a 7 lire al giorno, contro 3, e 3,50 delle altre città italiane (2). Già varie volte i commercianti si erano lamentati di questo stato di cose, autorizzato in un certo senso dal fatto che, con gli articoli 3 e 5 della citata legge del 1864, si era quasi ammessa la possibilità di una continuazione del sistema privilegiato di lavoro nei porti, e per Genova si era consentita la creazione di una cassa di mutuo soccorso fra gli operai del porto. Ma poichè gli abusi tendevano a prendere rilevanti proporzioni, si sentì più fortemente la necessità di combatterli, e perciò, con la legge 23 marzo 1879, n. 4818, gli articoli 3 e 5 della legge del 1864 furono aboliti, e fu quindi soppressa la Cassa di Genova ed abolito il facchinaggio privilegiato.

L'andamento del traffico dei porti si rileva attraverso le cifre del movimento della navigazione che, per quanto limitate alla sola stazza delle navi arrivate e partite, denotano tuttavia un cospicuo incremento. Il tonnellaggio totale delle navi arrivate e partite passava da 21 milioni di tonnellate, nel 1871, a 28.5 nel 1880, con un aumento di quasi il 33 %. Di questo movimento, 8,4, e 9,8 milioni di tonn., rispettivamente, si riferivano alla navigazione internazionale, il resto al cabottaggio, a cui era quindi dovuto in misura maggiore l'incremento del traffico. Nella navigazione internazionale la marina a vela, sia nazionale che estera, tendeva a diminuire, mentre quella a vapore prendeva una parte sempre maggiore; cominciava poi a

(1) Cfr. *L'Economista d'Italia*, anno 1876, pag. 582.

(2) Cfr. *Atti Parl. Cam. Dep.*, sessione 1778, documento 37 A.

delinearsi la mancanza di equilibrio fra merci in arrivo e merci in partenza, che si rilevava con un cospicuo aumento del numero delle navi a vapore partite in zavorra, passato da 62 per 31 mila tonn. nel 1871, a 670 per 530 mila tonn. nel 1880 (1). Noi ricevevamo dall'estero, in genere, merci pesanti e di scarso valore per unità di peso, mentre mandavamo merci leggere e di alto valore. Ciò è confermato dal fatto che, mentre all'importazione il valore delle merci arrivate via mare era dell'80 % superiore a quello delle merci arrivate via terra, all'esportazione la leggera superiorità iniziale della via mare fu ben presto neutralizzata, per affermare una superiorità della via terrestre; cosa del resto perfettamente naturale, dato lo sviluppo della rete ferroviaria in Italia e all'estero, e l'importanza sempre più notevole, che dovevano prendere i collegamenti ferroviari di frontiera.

3. *Poste, telegrafi e telefoni.* — I progressi realizzati nei servizi di comunicazione nel primo decennio continuarono a svolgersi nel secondo.

In quanto alle *poste* il numero degli uffici fu gradatamente portato da 2605, al 1870, a 3328 al 1880. Miglioramenti furono introdotti nella organizzazione dei servizi, fra i quali notevole l'introduzione delle *cartoline postali*, avvenuta il 1° gennaio 1874. Il pubblico si serviva sempre più largamente del servizio; le lettere e i pieghi spediti passarono da 96 milioni nel 1871, a 144 nel 1880; le stampe ebbero un incremento della stessa misura; le cartoline entrarono così rapidamente nel consumo da superare in 7 anni la cifra di 22 milioni; i vaglia postali da 2883 mila, per il valore di 288 milioni, salirono a 4029 mila per 484 milioni, determinando una forte riduzione nel valore delle assicurate. Il provento totale passò da 19,4 milioni nel 1871, a 28,2 nel 1880; mentre la spesa passava solo da 18,2 a 23,4, lasciando quindi un più largo avanzo. Nel decennio la differenza fra entrate e spese ammontò a 26.5 milioni, con un guadagno medio annuo di 2650 mila lire.

Anche i *telegrafi* tendevano ad estendersi: il numero degli uffici

(1) Il fenomeno, che si riscontra nelle statistiche complessive del Regno, si svolge in maniera più accentuata nei grandi porti. A Genova, per esempio, che era alla testa del movimento, nella navigazione internazionale, i velieri arrivati con carico si riducevano da 470 mila tonn. al 1871 a 285 mila al 1880; le navi a vapore salivano invece da 400 a 914 mila tonn. In minori o maggiori proporzioni il fenomeno si ripeteva a Livorno, Messina, Napoli, Palermo e Venezia, che erano allora, come dopo del resto, i nostri più importanti scali marittimi.

governativi passò da 713 a 1666, mentre gli uffici ferroviari con servizio dei privati passavano da 489 a 804. Gli apparecchi *Morse* aumentavano da 1323 a 2455, e da 36 a 59 gli *Hughes*; la lunghezza delle linee terrestri governative da 18601 chilometri con 49 mila chilometri di fili, saliva a 25412 e 70 mila, oltre le linee ed i fili esercitati dalle ferrovie. I telegrammi privati aumentavano da 2,6 milioni a 6,8. ed i relativi prodotti dell'esercizio, da 5,2 milioni di lire a 9 milioni; e poichè le spese crescevano in minore proporzione, anche dai telegrafi lo Stato ritraeva una modesta entrata. Era allora deplorata la mancanza di una legge telegrafica, che unificasse le più importanti disposizioni in materia, ancora male affidate a semplici regolamenti, mentre trattandosi di un servizio così importante e delicato il bisogno di una cosiffatta legge era riconosciuto da lunga pezza; ma per lungo tempo non se ne fece nulla (1).

Intanto avveniva in America la scoperta del *telefono* e nel '78 ebbe luogo, per la prima volta in Italia, un esperimento a notevole distanza fra Roma e Tivoli (30 Km.). Tale esperimento riuscì bene, non ostante che si adoperassero semplici telefoni *Bell* senza microfono e pila, e fili di ferro; successivamente furono fatte altre esperienze, anche servendosi del microfono *Hughes*, ed in seguito a ciò nel 1879 fu stabilito un servizio permanente telefonico in Roma, fra i vari uffici telegrafici della città (2).

4. *Marina mercantile e cantieri navali.* — In questo decennio cominciarono a manifestarsi i sintomi di una crisi della marina mercantile, dovuta all'introduzione del vapore nella navigazione, e nei riguardi della quale non mancavano ricette di varia natura, la cui lettura dimostra la grande confusione che si faceva fra marina mercantile, cantieri navali, movimento della navigazione e servizi sovvenzionati (3). Alcuni accusavano il Governo di avere nel 1863 im-

(1) Cfr. ZANARDELLI, *Discorsi*, III, pag. 27.

(2) Cfr. Q. MAJORANA, *Cinquant'anni di Storia d'Italia; Le comunicazioni*, Milano Hoepli, 1901, pag. 10.

(3) Per darne una prova basta riportare i provvedimenti ritenuti necessari nel 1872 al congresso delle Camere di Commercio e che furono approvati su proposta del prof. Jacopo Virgilio, e cioè: 1°, accordare adeguate sovvenzioni alle linee di navigazione internazionale; 2°, promuovere lo sviluppo di grandi stabilimenti metallurgici; 3°, affidare preferibilmente la costruzione di navi da guerra all'industria privata nazionale; 4°, provvedere affinchè, compatibilmente con l'interesse della finanza, gli effetti dei passeggeri provenienti da porti nazionali fossero esentati dalle visite degli agenti di dogana; 5°, esentare da dazi i materiali di costruzione e riparazioni di navi, loro attrezzi, macchine, ecc.; 6°, rivedere

molata la navigazione italiana, accettando che i bastimenti francesi potessero fare il commercio di cabottaggio sulle coste italiane, mentre ai legni italiani era vietato di fare il completo commercio di cabottaggio sulle coste francesi, affermazione errata perchè nel 1874, 5409 bastimenti italiani avevano fatto il cabottaggio sulle coste francesi caricando 954 mila tonnellate; e queste cifre non erano che una tappa nel movimento di ascesa, che si era manifestato fin dal 1863. Altri si doleva degli alti oneri che la marina doveva sopportare mentre il ribasso dei noli ne aggravava sempre di più la situazione, e perciò si invocavano aiuti e provvidenze dallo Stato dirette a lenire la gravità della situazione. In molte richieste il consenso era universale, perchè vi erano dei punti nei quali realmente la nostra marina mercantile poteva e doveva essere aiutata. Così si riteneva che fosse necessario facilitare il conseguimento dei gradi marittimi; togliere le limitazioni della portata delle navi per tutti i gradi; diminuire il numero delle visite; agevolare l'esercizio della pesca; proporre nuove regole per facilitare la concessione di zone, spiagge e lidi per l'industria ed arti marittime, punti ai quali doveva provvedere il nuovo codice della marina mercantile, che avrebbe dato, e dette, soddisfazione a molti dei giusti desideri dei nostri industriali, commercianti e produttori (1).

Al 1° gennaio 1871 la nostra marina possedeva tante navi a vapore per 321 mila tonn. e velieri per tonn. 980 mila. Calcolate in navi a vapore col rapporto di tre a una, si trattava di un complesso di 368 mila tonnellate, con le quali l'Italia contendeva alla Norvegia ed alla Francia il terzo posto fra le marine mondiali; ma in Italia il naviglio a vapore era debolmente rappresentato, e per esso eravamo superati, oltre che dalla Germania, anche dall'Austria-Ungheria. La trasformazione del naviglio era da noi ostacolata, come tanti altri campi di attività, dalla deficienza di capitali disposti ad affluire nell'industria marittima, e dalla mancanza di spirito di associazione. Come rileva il Pantano, quella trasformazione richiedeva l'impiego non di piccoli capitali, sufficienti per l'armamento ed esercizio dei velieri, ma di larghi mezzi opportunatamente coordinati ed associati, e ciò per l'elevato costo dei piroscafi e per le maggiori spese di esercizio (2).

le tariffe dei dazi di uscita nell'intento di diminuirli o sopprimerli; 7°, favorire lo svolgimento del credito marittimo. Cfr. CARPI, *Emigraz.*, IV; pag. 28.

(1) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VI, pag. 517 e VII, pag. 320.

(2) Cfr. *Relazione* PANTANO per la Commissione Reale dei *Serv. marittimi*, Roma,

Mentre il naviglio a vapore al 1875 era salito ad appena 57 mila tonn., il naviglio a vela era cresciuto solo di 8 mila tonn. Un aumento di 25 mila tonn. non era certo un indice di decadenza, ma le preoccupazioni sorgevano dal fatto che altrove, e specialmente in Inghilterra, il naviglio a vapore si sviluppava in cifre assolute molto più ragguardevoli. Negli anni seguenti fino al 1880 si aggiunsero solo altre 20 mila tonn. portando il totale del naviglio a vapore, a 77 mila tonn., e l'Italia si trovò così al quinto posto nella graduatoria delle marine mondiali, a molta distanza dalla Germania, che stava al quarto con 216 mila. Ma il naviglio a vela, che ancora per qualche anno aveva segnato aumenti, fino a raggiungere nel 1877 1020 mila tonn., a partire da quell'anno cominciò a retrocedere in proporzioni molto notevoli, ed al 1880 era già disceso a 922 mila tonn., cioè ad una cifra inferiore a quella del 1869.

Come si è detto, la marina mercantile a vela presentava negli ultimi tre anni una diminuzione, che era più accentuata nel tipo di naviglio piccolo adibito non alla navigazione internazionale, ma a quella di cabottaggio. La concorrenza delle linee ferroviarie era già in pieno vigore e non c'è, quindi, da stupirsi degli effetti, che ne derivavano sulla marina. Stupisce solo che proprio coloro i quali volevano molte ferrovie, pretendevano anche la grande marina velica, senza accorgersi della contraddizione esistente fra i due desideri. In quanto al naviglio a vapore si trattava per lo più di navi di modestissimo tonnellaggio e di età molto rispettabile, appartenenti in genere alle compagnie sovvenzionate, salvo alcune, fra quelle di minore portata, che erano state nazionalizzate per iniziativa di qualche audace pioniere. La massima parte dei nostri piroscafi erano di costruzione inglese, essendo ancora trascurabile il concorso dei cantieri navali italiani in ferro. Complessivamente il capitale investito in tutto il naviglio mercantile si valutava intorno ai 300 milioni, e la gente ordinariamente occupata nel 1880, tenuto conto dei turni normali d'imbarco, si può ritenere di circa 28 mila persone, di cui 3000 nelle navi a vapore (2).

Il naviglio, calcolato in navi a vapore, era stazionario intorno a 384 mila tonn., e per quanto il fenomeno fosse di carattere mondiale, pure per la vastità degli interessi che vi erano collegati, per la larga cerchia di popolazione che ne soffriva le conseguenze, per

1906, vol. I, pag. 11. Per tutto ciò che attiene a questa parte, ove, non sia citata altra fonte, vedasi il mio studio sul *Protezionismo Marittimo in Italia*.

(1) Cfr. E. CORBINO, *op. cit.*, pagg. 82 e 88.

i riflessi ed i pregiudizi di carattere politico, la cosa dava molte preoccupazioni (1). Il Governo, però, non si era ancora deciso ad intervenire, al di fuori del campo delle sovvenzioni, che vedremo fra poco, e della legislazione generale. Infatti nel 1873 erano state emanate nuove norme per la stazzatura delle navi; nel 1877 fu data, con R. D. 24 ottobre, n. 4146, applicazione al nuovo codice della marina mercantile; più tardi, con R. D. 20 novembre 1879, n. 5166, fu approvato il regolamento, che doveva entrare in vigore con il 1° gennaio 1880, codice e regolamento, che, salvo parziali modifiche, rese necessarie dallo sviluppo della tecnica, continuano ancora a reggere la marina mercantile italiana. Ma il Governo resisteva alle esortazioni di intervento che, in forme sempre più pressanti, venivano da parte di privati studiosi, di enti e di interessati, e fu solo nel giugno del 1880 che esso si decise a far prendere in considerazione la proposta di un'inchiesta sulle condizioni dell'industria marittima, proposta che divenne legge nell'anno successivo.

In vera crisi si trovava, invece, l'industria delle *costruzioni navali in legno*, perchè il più largo impiego del ferro nella costruzione degli scafi, e l'introduzione delle macchine quale mezzo di propulsione, avevano creato condizioni tali da rendere impossibile la continuazione della normale attività ai nostri antichi e reputati cantieri. Nei provvedimenti finanziari votati nel 1872 si era cercato di migliorare la situazione dei cantieri ammettendo alla importazione temporanea, in esenzione da ogni diritto di confine, le materie prime occorrenti alla costruzione delle navi nel Regno, ma si trattava di rimedio assolutamente irrisorio, in confronto della gravità della situazione alla quale, specialmente in quel di Genova, concorrevano anche le corporazioni degli operai, sopprese quando era ormai troppo tardi. La crisi si manifestò a partire dal 1876, perchè fino al 1875 le costruzioni si erano mantenute ad un alto livello. Nel primo quinquennio furono, in media, varate circa 70 mila tonnellate di navi all'anno, con una portata media crescente, da 86 tonn. per nave nel 1871, a 260 nel 1875; e per un valore medio annuo di circa 22 milioni. Si trattava di navi di alto tonnellaggio unitario destinato alla navigazione transoceanica. Ma a partire del 1876 le cose si mutarono; il tonnellaggio totale costruito, rapidamente discendendo, precipitò dalle 88 mila tonnellate del 1875 a 14526 nel 1880; il tonnellaggio medio unitario scese da 260 a 55 tonn.; il valore delle

(1) Vedasi al riguardo l'ottimo articolo del prof. G. BOCCARDO, *Il problema della marina mercantile in Italia* nella *Nuova Antologia*, 1880, Vol., III, pag. 195.

costruzioni da 27.7 milioni si ridusse a 4.2, determinando una fortissima crisi nei centri di costruzioni navali in legno ed una riduzione del personale relativo. Fra il 1878 e il 1880, la mano d'opera si contrasse di 3 mila persone su 17438 mila fra maestri d'ascia, calafati e carpentieri, e la cifra di 14416 per il 31 dicembre, risultante dai registri della gente di mare di seconda categoria, per quanto si debba credere superiore al vero, era ancora esuberante rispetto ai bisogni dell'industria ridotta in punto di morte.

Le ragioni della crisi sono facili ad intendere. Negli altri paesi marittimi, che avevano contemporaneamente fiorenti industrie siderurgiche e metallurgiche, e dovizia di capitali, la trasformazione del naviglio determinava un parallelo spostamento nell'attività dei cantieri, da quelli in legno a quelli in ferro. La crisi era egualmente in atto per quel personale, che non poteva rapidamente passare da un tipo all'altro di costruzioni, ma l'economia del paese trovava nell'incremento del ramo in ferro, compenso adeguato alla decadenza del ramo in legno. In Italia nulla di tutto ciò. Già la mancanza di legname aveva creato delle condizioni difficili per il rifornimento della materia prima, ma non si fece in tempo a constatarne le conseguenze perchè, prima di esaurirsi il legname, si esaurì la domanda di navi in legno. E poichè mancavano e il ferro e i capitali, la contrazione dell'attività dei cantieri in legno, non trovò alcun compenso in quella dei cantieri in ferro, dove nulla accadeva che la potesse in qualsiasi modo sostituire.

In materia di costruzioni in ferro qualche cosa, in verità, si era fatta, specialmente per le navi da guerra. Dei tentativi di costruzione di navi mercantili di alto tonnellaggio erano stati compiuti prima del 1875 (1), ma dopo di quell'anno essi non ebbero seguito, tanto che fra il 1875 ed il 1880, in tutto, furono ultimate solo 20 navi per una stazza totale di 3000 tonnellate. Maggiori progressi si registravano nella costruzione del naviglio da guerra che, nella famosa *Duilio* del 1876, segnò la più alta potenza allora registrata; ma nell'insieme in Italia eravamo ancora allo stato iniziale di un'industria che per il mercato libero non aveva condizioni naturali di sviluppo

(1) Nel maggio 1873 si era intrapresa nel cantiere Orlando la costruzione del piroscafo *Enna*, a scafo di ferro, di 3700 tonn. di dislocamento, e poco dopo si cominciò la costruzione di altro piroscafo in ferro di maggiori dimensioni, per la stessa compagnia, la cui macchina di 1.400 cavalli doveva essere anche essa costruita in cantiere. Contemporaneamente si iniziava la costruzione di un avviso, a scafo di ferro, per servizio della R. Marina, in sostituzione di due cannoniere precedentemente ordinate. Cfr. CARPI, *Emigraz.*, IV, pag. 155,

e che, senza l'aiuto dello Stato, già fin da allora invocato (1), ma cessato in misura notevole solo più tardi, forse non si sarebbe mai sviluppata.

5. — *Sovvenzioni marittime.* Assieme ai mezzi di comunicazione per via di terra, tendevano a svilupparsi le comunicazioni per via di mare, per i quali l'iniziativa privata era insufficiente, e necessitava quindi l'intervento dello Stato. Il bisogno di cementare anche per questa via, mercè assidue comunicazioni fra le varie provincie, l'unità nazionale, suggerì il pensiero d'allargare e migliorare i pochi servizi marittimi esistenti al 1860, coordinandoli ed adattandoli alle sorti del paese. Nacquero, così, le varie convenzioni stipulate colle Società *Rubattino*, *Peirano* e *Florio*, approvate nel 1862 e le modificazioni diverse che, con patti e leggi posteriori, furono ad esse recate. Il concetto dominante in siffatti provvedimenti non andava, però oltre i confini del mare interno e i rapporti tra le provincie peninsulari ed insulari del Regno. Si trattava nulla più che di stabilire un regolare collegamento fra esse, e di porle tutte in diretta comunicazione col porto più vicino alla capitale, che allora aveva sede a Torino. Genova era, così, divenuta testa di linea per i servizi affidati alla società *Rubattino*, e da quel porto muovevano i piroscafi destinati in Sardegna, con scalo a Livorno, e prolungamento due volte al mese fino a Tunisi. Allo stesso porto ligure facevano capo i servizi assunti dalla società *Peirano* colle sue corse settimanali a Napoli, con scalo a Livorno e periodici approdi alle Calabrie mentre la società *Florio* faceva il servizio della linea Genova-Palermo. Erano per tal modo collegati col porto di Genova i porti principali delle varie regioni peninsulari ed insulari del Regno, nè le successive agiunte avevano modificato il concetto principale delle sovvenzioni.

Una Commissione governativa istituita fin dal 1870, coll'incarico di indicare i mezzi atti a favorire l'incremento della marina mercantile a vapore e a coordinare i servizi marittimi, aveva formulate le seguenti proposte: 1°, stabilimento di comunicazioni giornaliere tra il continente e le principali isole del Regno; 2°, attuazione di una linea diretta per le Indie; 3°, istituzione di un esercizio di naviga-

(1) Il prof. Iacopo Virgilio invocava leggi protettive per la navigazione a vapore e per le costruzioni marittime, ma il Carpi andava anche più oltre perchè pretendeva, nientemeno, che si negasse il registro italiano alle navi costruite nei cantieri esteri, e che si stabilissero premi ed agevolazioni tributarie di ogni specie per le costruzioni nazionali. Cfr. CARPI, *Emigraz.*, IV, pag. 341.

zione fra l'Italia, la Grecia e la Turchia; istituzione di una linea diretta all'America del Nord. Ma non tutte siffatte proposte furono dal Governo accettate; ed il pensiero di avviare, per diretta iniziativa dello Stato, l'espansione dei commerci marittimi era, anche per ragioni di finanza, trattenuto in limitati confini (1). Ad ogni modo con legge 2 luglio 1872, n. 925, furono approvate varie convenzioni, e cioè: con la società *Rubattino*, per il prolungamento in India delle linee esistenti nel Mediterraneo; con la compagnia *Peninsulare ed Orientale* per la stessa destinazione, con partenza da Brindisi (2), con la società *Florio*, per migliorare le comunicazioni della Sicilia e della Sardegna con il continente, aumentandone i viaggi; con la nuova società *La Trinacria*, costituitasi in Palermo, per l'esercizio di una linea per Costantinopoli ed un'altra per Corfù. Con R. D. 26 marzo 1873, n. 1318, furono poi concesse particolari agevolazioni alla compagnia *G. B. Lavarello & C.* per un servizio periodico fra l'Italia e l'America del Sud. In base ai contratti di concessione le sovvenzioni venivano date sotto forma di compenso per il trasporto della posta, ma eccedevano, fortemente, la misura del nolo di mercato, in corrispondenza degli obblighi imposti alle Compagnie sia nei riguardi degli itinerari e degli orari, sia per le limitazioni alle tariffe, in maniera da dare alle sovvenzioni il carattere misto postale e commerciale (3).

Mentre era prossima la scadenza delle vecchie convenzioni fallì la società *La Trinacria*, in condizioni tali da farne un caso degno di ricordo.

Al principio del 1875 questa Compagnia aveva 14 piroscafi, del costo di oltre 15 milioni, che formavano veramente l'ammirazione, ed anche forse l'invidia, nei porti stranieri da essi toccati. Il servizio della Compagnia si estendeva ai porti del Pireo, di Costantinopoli, al Mar Nero, e per questo titolo essa riceveva dal Governo una sovvenzione di 850 mila lire all'anno. Il suo capitale in azioni era di 4 milioni, ma essa aveva chiesto ed ottenuto dal Governo di portarlo a 16 milioni, in corrispondenza del valore della flotta. Senonchè sopravvenne un anno di forte crisi commerciale ed industriale non solo in Italia, ma anche all'estero, e quindi la Compagnia espose al Governo la poca convenienza, anzi l'impossibilità, di emettere in

(1) Cfr. PLEBANO, II, pagg. 57 e segg.

(2) Prorogata poi con R. D. 26 luglio 1877, n. 3990 e con legge 29 gennaio 1880, n. 5250.

(3) Cfr. *Relazione*, PANTANO, *op. cit.* pag. 24.

quel momento azioni per 12 milioni di lire, ma non mancava di mettere altresì in rilievo i pericoli di avere un debito, che bisognava rinnovare a scadenze prossime e con interesse non lieve, tanto più che questo rappresentava una parte molto cospicua nell'andamento dei suoi affari. Per questa ragione e la Compagnia, e altre persone autorevolissime, insistevano presso il Governo perchè le venisse in aiuto con un'anticipazione.

Il Governo annetteva grande importanza al non lasciar perire la Società e ciò non solo nell'interesse della Sicilia, ma nell'interesse di tutta l'Italia, perchè riteneva che le comunicazioni marittime col Levante fossero per noi di grande importanza (1). La Compagnia aveva la sua principale esposizione con il Banco di Sicilia, e la questione aveva in breve assunto un aspetto regionale perchè, come ebbe a rilevare il Cavalieri, poche persone, assumendo un falso carattere ufficiale, riuscivano spesso a farsi credere elementi costitutivi importantissimi dell'opinione pubblica di Palermo. Comunque, il Governo credette di intervenire a favore della Società, e sollecitò un provvedimento (legge 1° agosto 1875, n. 2622) con cui fu autorizzata l'anticipazione di cinque milioni alla *Trinacria* (contro pegno dei piroscafi, che ne valevano almeno sette), in buoni del Tesoro, con interesse a carico della Società e da rimborsarsi per mezzo della sovvenzione annua ad essa assegnata.

Come rilevava il Minghetti, i nostri servizi marittimi stavano per scadere. Le compagnie esistenti, approssimandosi il tempo della scadenza dei contratti, non avevano naturalmente rinnovato il materiale e lo avevano lasciato piuttosto deteriorare, mentre il materiale della *Trinacria* era nuovo ed sperimentato come ottimo per il servizio marittimo che doveva fare. Ora, poichè l'Italia non avrebbe certo abbandonato i servizi marittimi, ma li avrebbe piuttosto sistemati più convenientemente, ed in un modo più corrispondente alle sue condizioni, l'ipoteca navale su navi nuove sembrava, come di fatto era, garanzia sufficiente per il credito del Governo, e l'anticipazione nocque solo in quanto creò un pericoloso precedente e complicò in certa guisa la sistemazione dei servizi alla loro scadenza (2).

Circa la rinnovazione delle convenzioni pochi erano coloro i

(1) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VII pagg. 128 e 129.

(2) Il Cavalieri ha dato un giudizio molto severo dell'operazione, qualificandola come scandalosa, perchè la società era notoriamente in condizioni di fallimento. Le cose erano purtroppo così, perchè la *Trinacria* ebbe i 5 milioni nello scorcio del 1875 e fallì il 1° febbraio 1876; ma il giudizio è indubbiamente esagerato, quando si tenga conto che a dare il denaro fu il Minghetti, troppo

quali pensavano di sopprimere le linee internazionali, mentre erano tutti concordi nella opportunità di continuare a tenere i servizi interni con esclusione delle linee litoranee, che erano divenute parallele alle ferrovie costiere, aperte nel frattempo. E così con la legge 15 giugno 1877, n. 3880, fu approvato un nuovo sistema di concessioni che, salva la limitazione predetta per le linee costiere, mantenne tutti i servizi precedenti, migliorandoli per quanto si riferiva alla periodicità, agli itinerari, alla velocità ed al tonnellaggio delle navi impiegate. Si istituivano poi nuove linee internazionali come quelle da Genova a Singapore, e da Palermo e Venezia a Smirne e Salonico. Con legge 2 marzo 1880, n. 5425, fu poi approvata una convenzione supplementare con la società *Rubattino*, mediante la quale fu istituita una comunicazione da Napoli per Tripoli, e fu migliorato il servizio per Tunisi, allungando fino a quel porto la nuova linea. I servizi tutti erano affidati alle società *Florio* (che aveva assorbito la *Trinacria*) e *Rubattino*, ad eccezione delle linee Venezia-Alessandria d'Egitto, esercitata dalla *Peninsulare*; essi erano qualificati come postali, ma per molti di essi si era sempre più accentuato il carattere di linee commerciali, e importavano la spesa annua di circa 9 milioni.

Complessivamente dal 1871 al 1880 per sovvenzioni marittime furono spesi 80 milioni di lire.

SEZIONE II.

Ferrovie.

1. Il disagio delle società ferroviarie — 2. Il riscatto della rete dell'Alta Italia: Convenzione di Basilea — 3. La proposta di esercizio governativo — 4. La Sinistra e la Convenzione di Basilea — 5. Le proposte Depretis per l'assetto della rete — 6. La Commissione d'inchiesta — 7. La costruzione di nuove linee — 8. Statistiche del traffico ferroviario.

1. — Nella politica economica di questo decennio il problema ferroviario ebbe importanza maggiore di quella avuta nel decennio precedente. Allora si aveva fretta di fare, e bisognava fare secondo direttive, che non consentivano grande facoltà di scelta; ora l'indispensabile era stato fatto; su quello che era ancora da fare, che aveva importanza relativamente minore dal punto di vista nazionale, gli ap-

geloso delle necessità della finanza per compiere un atto che, anche se economicamente discutibile, appariva certo come politicamente necessario. Cfr. SONNINO, *La Sicilia*, pag. 27.

petiti regionali e campanilistici avevano modo di affermarsi più fortemente attraverso pressioni sui poteri pubblici, in maniera che, malgrado ogni resistenza degli uomini preposti al Governo, non sempre le soluzioni adottate furono le più convenienti nell'interesse della nazione. In questo decennio, poi, si dovettero risolvere alcune questioni rimaste insolute nel decennio precedente, e che trovavano la loro origine nella cessione della Venezia e nella conseguente sistemazione della rete dell'Alta Italia. I problemi sollevati dalle convenzioni all'uopo stipulate dettero luogo ad appassionati dibattiti nel paese e nel Parlamento, e fra essi è notevole la famosa questione dell'esercizio privato o dell'esercizio di Stato, che si è trascinata da noi fino al 1908 e che, almeno nei riguardi teorici, è una questione sempre attuale.

Al 31 dicembre 1870 la rete aveva uno sviluppo di 6208 km., ripartiti fra quattro società: l'*Alta Italia*, le *Romane*, le *Meridionali* e le *Calabro-Sicule*. La Compagnia delle Ferrovie Sarde aveva avuto la concessione delle nuove ferrovie dell'isola, ma ancora non ne aveva aperta nessuna al traffico. Le condizioni di tutte le Società, in genere, non erano molto buone, ed il problema di assicurarne la vita, più che i mezzi per estenderne la rete, era uno dei più preoccupanti.

Il decennio era cominciato sotto buoni auspici: il 17 gennaio 1871, era stata inaugurata ed aperta al traffico la galleria del Cenisio che, collegando l'Italia alla Francia ed agli altri mercati dell'Europa Nord Occidentale, doveva facilitare enormemente gli scambi internazionali. Erano ancor freschi i ricordi delle feste per il Cenisio, quando il Parlamento fu chiamato ad approvare la convenzione per un altro collegamento ferroviario con i paesi stranieri attraverso le Alpi: si trattava del tunnel del Gottardo e della linea che proseguendo nei vicini Stati, doveva unire la nostra rete a quella dell'Europa Centrale.

Fin dal 1861 non essendoci altra via rapida di comunicazione al di là delle Alpi che il traforo del Cenisio, si pensò che convenisse aprirne un'altra fra il Brennero e il Semmering; Cavour e Menabrea, nella Camera Subalpina, prevedevano che, presto o tardi, questo nuovo sbocco alle merci italiane avrebbe dovuto aprirsi, per impedire che tutto il traffico dell'Europa Centrale e Settentrionale deviasse per Marsiglia o Trieste. L'annessione della Lombardia e della Venezia, e le aspirazioni grandiose e perduranti di Genova dettero al problema l'impronta della maggiore urgenza; se non che nel primo tempo, gli animi erano incerti sulla scelta della zona, che conveniva traversare, perchè alcuni indicavano il Gottardo, altri lo Spluga,

altri ancora patrocinavano altre soluzioni. I fautori dello Spluga fecero centro a Milano, e di là promossero, con scritti, con conferenze, con polemiche, una gagliarda agitazione a favore della loro causa. Fino al 1865, più d'una volta, sperarono di vincerla; ma dopo d'allora, e più particolarmente dopo il '66, la perdettero interamente perchè la Prussia fece sapere che, quanto a sè, che pur doveva concorrere nella spesa, nulla avrebbe dato, se non fosse per il Gottardo. Fu un dilemma inesorabile e convenne arrendersi. Il Governo stipulò, dunque, coi promotori del Gottardo una convenzione, alla quale parteciparono la Prussia e la Svizzera, impegnandosi a concorrere con 40 milioni alla spesa della ferrovia; e cautamente provvide affinché la Società comperasse a buon prezzo tutto il macchinario adoperato per il Cenisio, e prendesse ai suoi stipendi il personale che aveva lavorato alla gigantesca opera (1).

Gli interessi locali, lesi dalla soluzione adottata, combatterono fortemente il progetto; ma queste opposizioni, come pure quella di coloro che temevano (ed avevano ragione) che la spesa non avrebbe potuto essere contenuta nei limiti fissati dalla convenzione, furono vinte dall'eloquente parola di Sella, il quale, malgrado la sua nota parsimonia nello spendere il pubblico denaro, sostenne che la ferrovia del Gottardo era indispensabile per impedire che quelle Alpi che, da un punto di vista, erano la nostra forza, non formassero la nostra debolezza, con il porre ostacolo al movimento ed all'espansione del commercio verso i porti italiani (2). Il progetto fu approvato e la convenzione per il Gottardo divenne, per parte nostra, esecutiva, con la legge 3 luglio 1871, n. 311.

La seconda legge ferroviaria approvata nel 1871, quella del 30 dicembre, n. 586, si riferisce alla convenzione stipulata con la società delle Ferrovie Meridionali per la cessione dell'esercizio delle Calabro Sicule. Concessionaria di questa rete era la società *Charles e Picard*, e la concessione scadeva proprio nel 1871. Sella volle eliminare la società perchè, indipendentemente da qualunque apprezzamento nei suoi riguardi, per lui essa aveva un grande difetto: quello di non essere nazionale, ed egli era contrario alle società straniere perchè nella loro attività economica e politica vedeva un danno allo sviluppo intellettuale e alla produttività economica del nostro paese. Perciò, tutto considerato, la sua conclusione era semplice, net-

(1) Cfr. ARBIB, pag. 87.

(2) Cfr. PLEBANO, I, pag. 377.

tissima: bisognava adoperarsi ad eliminare le società straniere, dando ad esse quello che loro spettava, ma non di più (1).

La rete delle Calabro Sicule durante il 1871 fu ampliata di 114 chilometri; nel resto della rete l'aumento fu di 55 chilometri di cui 50 in Sardegna. L'incremento fu maggiore nel 1872, in cui si aprirono al traffico ben 377 km. di nuove linee, di cui 164 nella rete dell'Alta Italia, 101 nella Sardegna, 79 nelle Romane, 29 nelle Meridionali. Il programma di nuove costruzioni per il decennio contemplava poi lo sviluppo della rete per altri 4000 chilometri, dei quali circa 1000, con il carattere di ferrovie secondarie, avrebbero dovuto costruirsi per opera delle Province e dei Comuni, con il concorso dello Stato, e 1200 a cura della iniziativa privata, con concessioni da farsi mano mano che diminuiva l'onere delle garanzie alle ferrovie già concesse. Nel biennio 1871-72 si erano spesi 116 milioni, di cui 31 per riscatto di ferrovie già costruite, ed il resto per nuove costruzioni. Era dunque legittimo il desiderio di non gravare oltre la finanza, che doveva sopportare anche un non trascurabile peso per il pagamento delle garanzie chilometriche, in circa 50 milioni all'anno.

Il programma di Sella, a questo riguardo, era molto bene definito, al doppio scopo di non gravare troppo il bilancio e di non ostacolare troppo lo sviluppo delle costruzioni. Fin qui, egli diceva, abbiamo provveduto col concorso dello Stato alle ferrovie, che riunivano i capoluoghi di provincia, o mettevano ai porti, od ai valichi alpini e dell'Appennino. Adesso sorgono da tutte le parti domande di strade per i capoluoghi di circondario, e come non si potrebbe concedere qui e negare là, noi abbiamo pensato di stabilire una regola generale, una norma fissa, la quale in molte località è già stata riconosciuta sufficiente a provocare costruzioni di nuove strade ferrate. La proposta sarebbe di dare, per 35 anni, mille lire a chilometro all'anno per la costruzione di strade secondarie: se con un milione all'anno di più in bilancio si potessero avere mille chilometri di strade ferrate, ci sarebbe da esserne contenti (2).

Ma intanto la situazione delle società ferroviarie andava sempre più aggravandosi. I provvedimenti approvati nel 1870, che ne avevano rimaneggiato le reti, ed avevano cercato di aiutarle ad uscire dal marasma in cui esse si trovavano, soprattutto per la deficienza dei capitali, non apportarono il beneficio che se ne attendeva. Nel 1871,

(1) Cfr. SELLA, *Discorsi*, II, pag. 545.

(2) Cfr. SELLA, *Discorsi*, III, pag. 399.

o verso il 1872, cominciava la crisi ultima della Società delle Ferrovie *Romane*, dappoichè essa si chiariva nell'impotenza di far fronte agli obblighi di costruzione, che tuttora la gravavano, e di pagare gli interessi dei titoli. La Società delle Meridionali apprestavasi pure ad una crisi, per lo stesso fatto della sua prospera e buona amministrazione, nell'anno 1872 essendo prossimo, e nell'anno 1873 essendo toccato quel limite di 15 mila lire di prodotto lordo, oltre il quale la Società aveva pura perdita da ogni maggior traffico, perchè ne doveva fare le spese, rimettendone intero il prodotto allo Stato. Ed era altresì sempre pendente un dubbio grave sul punto se la Società sarebbe stata in grado di cominciare e di compiere alcune costruzioni, onerose per essa, ma ancor più per lo Stato. La Società dell'Alta Italia, su cui fin dall'anno 1867 e dalla pace di Vienna, era sospesa l'intimazione della separazione della rete austriaca dalla rete italiana, stava per arrivare anch'essa a un momento difficile. I disastri finanziari di Vienna del 1873, e il conseguente disagio nella fortuna complessiva della Società rendevano più vivo il desiderio della separazione da parte dell'Austria, la quale supponeva che dalla comunanza fossero danneggiati i suoi interessi. Ed ecco come il lavoro del 1864, per una serie di vicende, non tutte imprevedibili, andò sì può dire disfatto. La società delle Romane alla vigilia del fallimento; l'Alta Italia addossata ad una specie di impossibilità per l'obbligo della separazione; le Meridionali bisognose di una radicale trasformazione del proprio contratto (1).

Non si poteva di questo stato di cose accusare i Governi anteriori, i quali anzi furono sempre e giustamente generosi con le Società ferroviarie. Discutendosi la Convezione di Basilea il Sella non poté appunto fare a mano di ricordare che, nel passato, per tenere in piedi le società ferroviarie, bisognava loro usare tutti i favori, interpretare nel modo più indulgente le leggi, i regolamenti e i contratti, perchè altrimenti si sarebbe dovuto venire ad ogni momento davanti al Parlamento per chiedere nuovi patti ad esse più favorevoli (2). La gravità della situazione dipendeva, non solo da vari fattori di carattere geografico ed economico, ma anche dalla fretta avuta nel costruire, fretta imposta dalle condizioni politiche del paese, e quindi, in un certo senso, inevitabile, ma le cui conseguenze aggravavano i problemi tecnici ed economici della costruzione e dell'esercizio. Se ne ha un esplicito riconoscimento in un giudizio espresso

(1) Cfr. DEPRETIS, *Ferrovie*, pag. 3.

(2) Cfr. SELLA, *Discorsi*, II, pag. 243.

da Zanardelli, il quale disse che quello che aveva danneggiato il paese, nella concessione e nella costruzione delle nostre ferrovie, era stato l'andazzo di por mano alle ferrovie stesse con studi molto incompleti o molto imperfetti, mentre sarebbero stati necessari studi assai ben fatti e precisi, al fine di impedire che nelle concessioni, e nei contratti di costruzione fossero stabiliti corrispettivi che finivano col dipendere da un giuoco di sorte, giuoco nel quale lo Stato, in ultima analisi, veniva a perderci sempre (1).

2. -- Nel gabinetto Minghetti il ministero dei lavori pubblici, da cui dipendevano le ferrovie, fu assegnato a Silvio Spaventa, la cui attività in quel dicastero fu una vera rivelazione, e sotto la cui direzione l'amministrazione prese un'impronta energica ed operosa alla quale non si era abituati in Italia (2). Non era, quindi, possibile che lo Spaventa lasciasse aggravare il problema ferroviario. Nel corso del 1873 il ritmo delle nuove costruzioni si era alquanto rallentato e l'aumento della rete era stato di soli 128 km., con una spesa di 64 milioni per le costruzioni e 9 per i riscatti. Ma il problema più grave era quello della sistemazione delle grandi società e prima fra esse di quella delle Romane, che stava male perchè, da un lato il capitale sociale, tanto per il suo ammontare, quanto per il modo della sua formazione, non corrispondeva ai gravi obblighi da essa assunti; dall'altro l'azione del Governo a suo riguardo era stata prima troppo benigna, più tardi, forse per necessità di cose, troppo severa. Già da vari anni il riscatto era stato riconosciuto come l'unico mezzo per uscire da una situazione fattasi sempre più grave, ad onta del buon volere degli amministratori e della capacità della direzione dell'esercizio e dei suoi impiegati (3).

Quanto alle Meridionali era evidente a tutti che esse versavano in gravi difficoltà. L'aggio dell'oro era alto, il prezzo del carbone e del ferro carissimo, e la Società non aveva ancora potuto dare opera

(1) Cfr. ZANARDELLI, *Discorsi*, III, pag. 69.

(2) Il Riccio, nella introduzione alla raccolta dei discorsi parlamentari di Spaventa, riferisce che questi si rese in poco tempo padrone di tutti i problemi del suo Ministero. Discutendo il suo bilancio, senza un appunto, egli rilevò una conoscenza completa, minuta, esauriente, di ogni questione, la conoscenza di ogni angolo d'Italia, dei bisogni di ogni regione, di ogni controversia, la perfetta padronanza di tutto il materiale legislativo, amministrativo, contrattuale riguardante i lavori pubblici. Cfr. *Lettere politiche di SILVIO SPAVENTA*, Bari, Laterza, 1926, pag. 127.

(3) Cfr. *Relazione*, GENALA, pag. 25.

a tutte le costruzioni imposte dalle leggi votate. Intanto il prodotto lordo chilometrico della sua rete, che era stato di 11669 lire nel 1871, era salito a 14691 lire nel 1872 e se nel 1873 avesse superata, come di fatto superò, le 15 mila lire a chilometro, si sarebbe creata una situazione preoccupante perchè, secondo le originarie convenzioni di ogni aumento del traffico essa avrebbe pagato le spese e non avrebbe avuto guadagno alcuno. Il Governo si trovava, dunque, dinanzi ad una situazione estremamente difficile perchè essa coinvolgeva la soluzione del problema complesso dell'esercizio, per il quale si era in dubbio se lasciarlo ai privati o avocarlo allo Stato.

Posto il riscatto delle ferrovie romane, il concetto del Ministero era il seguente: vivere in buona armonia con la Società dell'Alta Italia; modificare le condizioni delle Meridionali, in guisa da dar loro vita, e perciò riscattare le linee e darne loro per vent'anni l'esercizio insieme a quello delle linee romane, in maniera da valersi, così, del personale scelto e dell'organismo amministrativo della Società, ma nello stesso tempo, avendo riscattato le linee, trovarsi in piena libertà alla fine dei venti anni, dell'appalto dell'esercizio, epoca che coincideva con quella in cui anche le ferrovie dell'Alta Italia si potevano riscattare (1). In base a questa linea di condotta i ministri Minghetti e Spaventa il 2 maggio 1874 presentarono alla Camera un apposito progetto di legge con cui alla Società delle Meridionali, si concedeva, inoltre, l'appalto per la costruzione di altre due linee, con l'obbligo di somministrare i fondi necessari, ma le vicende parlamentari impedirono l'approvazione del disegno di legge (2), cosicchè il problema, che con esso si intendeva di risolvere, venne a fondersi con quello imposto dalla sistemazione dei rapporti con la Società dell'Alta Italia nei riguardi della quale, oltre la necessità di regolare le tante questioni pendenti, c'era un impegno internazionale di separarla dalla Südbahn.

(1) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VII, pag. 189.

(2) Gli uffici della Camera esaminarono il progetto e la Commissione da essi nominata consigliò di approvare il riscatto delle Romane, per gli speciali e intricati rapporti esistenti fra la Società debitrice e lo Stato creditore, ma di respingere il riscatto delle Meridionali; ma la relazione fu presentata il 22 luglio 1874, quando la Camera, per la inoltrata stagione estiva, non poteva più intraprendere la discussione di una legge di tanta importanza. Sciolta la Camera, il Ministero, il 10 dicembre 1874, ripresentò lo stesso progetto di legge, e la nuova Commissione, con tre distinte relazioni, presentate il 14 giugno 1895, concluse adottando, salvo alcune modificazioni, le proposte del Ministero; ma anche questa volta, per la stagione inoltrata, la Camera si aggiornò senza discuterla. Cfr. *Relazione GENALA*, pag. 5.

Non vi ha dubbio che l'essere stata la Società dell'Alta Italia, nel tempo stesso, proprietaria ed esercente di alcune reti, e solamente esercente di alcune altre, e non già di reti affatto separate, ma composte in tal modo che le linee dell'una si intersecavano in quelle dell'altra; e più ancora la grande varietà delle garanzie, consistenti in un minimo di interesse, o di prodotto lordo, o di prodotto netto, accordato sia per la intera concessione, sia per corrispettivo del solo esercizio, furono, ed era forse inevitabile, fonti di attriti e causa di molte questioni fra il Governo e la Società. Ma difficoltà più gravi si erano incontrate nei vari tentativi fatti per venire alla separazione amministrativa e finanziaria della rete italiana da quella delle ferrovie meridionali dell'Austria (1).

La necessità della separazione delle linee italiane dalle austriache si affacciò sin dal primo momento in cui l'Italia entrò in possesso della Lombardia. La Società aveva contratto nel 1861 l'obbligo con l'Austria di farla per la sua parte; poi, nell'acquisto della rete piemontese, aveva contratto il medesimo obbligo con l'Italia nel 1864. Mediante l'articolo 12 del trattato di pace del 1866 con l'Austria, questi due obblighi della Società divenivano un patto internazionale. Astrattamente pareva che si trattasse di molto agevole cosa: eppure, quando si venne all'opera, nulla di più difficile che di procedere a questa separazione. Più volte si era tentata, senza arrivare a nulla, anche perchè la stessa Società, che doveva essere sentita, aveva interesse a differirla (2).

La difficoltà del problema consisteva in ciò: che la Società austro-italiana aveva un debito, un grosso debito in obbligazioni, che bisognava ripartire fra le due società, che sarebbero sorte dalla separazione. Ma come bisognava ripartirlo? I portatori di obbligazioni avrebbero avuta una duplice garanzia su tutte e due le reti o sopra una sola? E quale sarebbe stata la proporzione da assegnare alle due Società? A quella del reddito si opponevano mille ragioni da parte della Società e dell'Austria, poichè l'Italia aveva 32 milioni di reddito e l'Austria ne aveva 48, mentre il costo della linea austriaca era minore del costo della rete italiana. Alla ragione del capitale sarebbe stato impossibile costituire la società italiana perchè questa società, avendo un passivo maggiore dell'attivo, sarebbe fallita immediatamente, oppure avrebbe richiesto al Governo sussidi di tale entità, da superare di gran lunga gli oneri derivanti da altre

(1) Cfr. *Relazione GENALA*, pag. 16.

(2) Cfr. *MINGHETTI, Discorsi*, VII, pag. 190.

soluzioni. Non si poteva uscire da questa via se non riscattando parte della rete, ed il riscatto doveva essere fatto dall'Italia perchè, come pensavano Minghetti e Spaventa, il riscatto fatto dall'Austria sarebbe stato per l'Italia assai più dannoso del riscatto fatto da noi direttamente (1).

La Società però, come ho già detto, non era molto entusiasta della separazione, e cercava di rimandarla con tutti i pretesti, finchè nel 1873 i due Governi si decisero a diffidarla che, non ottemperando dentro sei mesi, dal 24 aprile, all'invito, essi si sarebbero trovati nella necessità di ricorrere ai mezzi legali per ottenere, senza ulteriore indugio, la convenuta separazione. E fu soltanto allora che i due Consigli sociali di Torino e Vienna presentarono una identica nota ai due Governi, la quale, pur contenendo un progetto di separazione, ne metteva però in evidenza i probabili effetti dannosi. Una commissione italo-austriaca era stata, intanto, fin dall'anno precedente nominata, con a capo per l'Italia il Cambray-Digny, per risolvere la questione; ma essa, dopo la presentazione delle proposte da parte dei due Consigli, non si riunì più, e perciò non fu presa alcuna decisione (2).

Assunto alla presidenza il Minghetti, e dato che il Governo austriaco faceva continue pressioni per arrivare alla separazione delle due reti, le trattative furono riprese sulla base dell'unica soluzione possibile, quella, cioè, del riscatto. Incaricato di trattare per il Governo italiano fu il Sella, riconciliatosi con Minghetti (3),

(1) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VII, pag. 191. La soluzione del riscatto era stata vagheggiata dal Minghetti fin dal 1869, per il fatto che le ferrovie dell'Alta Italia erano in mani straniere. Dietro suggerimento del Luzzatti, egli ne parlò al Cambray-Digny il quale temeva il riscatto delle ferrovie perchè a suo avviso (ed aveva ragione) esso avrebbe tratto con sè l'esercizio di Stato, per le difficoltà politiche e finanziarie di creare società italiane adatte a questi servizi delicati. Era quindi naturale che il Minghetti, diventato Presidente del Consiglio nel 1873, sentisse il dovere di effettuare un'operazione a cui pensava da lungo tempo. Cfr. LUZZATTI, *Memorie*, pag. 498.

(2) Cfr. *Relazione* GENALA, pag. 17 e SACHS, *L'Italie*, pag. 1084.

(3) La prima parte delle trattative, che Sella condusse col Barone Alfonso Rothschild, rappresentante della Südbahn, portò alla Convenzione di Basilea, firmata il 17 novembre 1875; la seconda parte ebbe luogo a Vienna, dove Sella firmò per l'Italia il trattato per il riscatto il 29 febbraio 1876. Il Sella si era deciso ad accettare l'incarico dietro i buoni uffici di Luzzatti, il quale spiega la riconciliazione fra Sella e Minghetti dicendo che, quando Minghetti decise di indire le negoziazioni per le ferrovie a Roma, nel novembre, sotto le mani di Spaventa, bisognava negoziare coi tedeschi e il negoziatore doveva essere un uomo tecnico di prim'ordine. Luzzatti suggerì il nome di Sella, e

e la Società accettò di buon grado la proposta di riscatto, che era la sola che rendesse possibile di uscire dall'aggrovigliata situazione. Nacque, così, la famosa Convenzione di Basilea del 17 novembre 1875, modificata a Vienna il 25 febbraio 1876, ed in base alla quale il riscatto fu convenuto prendendo per criterio il rimborso del capitale risultante speso nella rete italiana a tutto il 31 dicembre 1875, ma il Governo italiano sarebbe entrato in possesso della rete riscattata al 30 giugno 1876. Quel capitale, dopo gli opportuni epuramenti, venne determinato nella complessiva somma di 752 milioni di lire, di cui 613 per le linee e gl'immobili, e 139 milioni per il materiale mobile, non compresi gli approvvigionamenti.

Come fa rilevare il Plebano, era evidente interesse e diritto del Governo italiano di non pagare il prezzo del riscatto, se non di mano in mano che venissero estinte le passività sociali, che pesavano anche sulla rete riscattata, e principalmente per codesta considerazione, due diverse modalità di pagamento furono convenute. La parte del prezzo riguardante gli immobili venne convertita in un'annualità fissa, determinata nella somma necessaria per estinguere, durante il periodo della vita della Società, la metà delle azioni sociali attribuite alla rete italiana, che era di estensione presso a poco eguale alla rete austriaca, in 375 mila azioni per un valore di 187 milioni, e 1873 mila obbligazioni per un valore di 426 milioni (totale 613 milioni). Tale annualità fu stabilita in 33.160.211 franchi fino al 31 dicembre 1954, e di 13.321.000 dal 1955 al 1968. L'imposta di ricchezza mobile fu accertata a *forfait* in 3.590.324 franchi per la prima fase e 546.257 per la seconda, con esenzione da qualsiasi altra imposta presente e futura; pagamento in oro alle date semestrali del 15 giugno e 16 dicembre di ogni anno. Le annualità nette ammontavano, perciò, per i due periodi, a 29.570.000 e 12.775.000 franchi.

Minghetti, sempre buono e arrendevole, assentì notando che egli, però, non voleva creare col rifiuto di Sella (che riteneva inevitabile) una nuova difficoltà politica e dette, perciò, a Luzzatti i pieni poteri. Il tema era difficilissimo, e passarono due mesi angosciosi per dare ai negoziati forme e formule concrete, nelle quali Minghetti e Sella potessero concordare. Le difficoltà tecniche superate non furono lievi, ma i due nomi, che erano i più competenti d'Italia, finirono per intendersi. Le difficoltà maggiori erano di carattere politico poichè Sella, resistente per animo suo, segnatamente negoziando con gli stranieri, temeva che Minghetti, più cedevole, avrebbe finito per consentire in quei momenti decisivi di un negoziato nei quali la resistenza può essere la salvezza. Sella riesaminò dopo, a fondo, tutto il gravissimo affare con Spaventa, agevolato in questo dall'intervento di Minghetti. Cfr. LUZZATTI, *Memorie*, pagg. 499 e segg.

La parte di prezzo riguardante il materiale mobile doveva pagarsi per 119 milioni mediante cessione di rendita pubblica 5^o/₁₀₀, valutata al corso di borsa di Parigi del primo semestre 1876, ed in oro; per 20 milioni mediante l'assunzione, da parte del Governo italiano, del debito di pari somma, che la Società aveva verso la Cassa di Risparmio di Milano. La rendita si doveva consegnare metà alla presa di possesso ed il resto alla fine della compilazione dell'inventario.

È chiaro che, pagando la maggior parte del prezzo mediante un'annualità, il capitale complessivo, da sborsarsi effettivamente per il riscatto, veniva ad essere assai inferiore a quello sopra indicato, ma a determinare nella sua realtà l'onere dell'operazione per la finanza italiana, bisogna calcolare, come suggerisce il Plebano, un altro coefficiente. Secondo i patti di concessione, in virtù dei quali la Società era in possesso della linea dell'Alta Italia, allo scadere della concessione la proprietà della linea e del materiale mobile, all'infuori di quello riguardante la rete dell'Italia Centrale, del valore di circa 10 milioni, doveva passare gratuitamente allo Stato. Sarebbe, quindi, rimasto a carico della Società, per tutta la durata della concessione, mentre col riscatto passava a carico dello Stato, l'onere dell'ammortamento di quel materiale nella somma di 100 milioni. Tenendo conto di ciò, ed aggiungendo alle predette annualità l'interesse sull'altra somma, che completava il prezzo, coll'aggio dell'oro intorno all'8^o/₁₀₀, risultava che il riscatto della rete dell'Alta Italia imponeva all'Erario l'annuo carico di poco meno di 40 milioni, contro del quale lo Stato acquistava il prodotto netto della ferrovia riscattata, prodotto che, sulla base della media degli ultimi sei anni, poteva valutarsi a circa 34 milioni. Il riscatto implicava, quindi, nel bilancio un carico di 5 a 6 milioni, senza tener conto del capitale necessario per finire le opere di complemento, che la rete richiedeva (1).

Con le convenzioni di Basilea e di Vienna doveva, perciò, finire, dopo parecchi anni di vita, la Società ferroviaria dell'Alta Italia, la quale, come riconobbe la Commissione d'inchiesta, «aveva saputo crearsi un personale intelligente, attivo e disciplinato; aveva provvisto un materiale mobile, se non abbondante, pure corrispondente allo sviluppo del traffico; aveva costruito linee difficili, come quella della Porretta, in modo lodevole; aveva avuto nel suo Consiglio uomini di specchiata onestà e di alta intelligenza; ed aveva saputo mantenere, tranne che negli ultimi tempi, buone relazioni con il

(1) Cfr. PLEBANO, II, pagg. 35 e 36 e SACHS, *L'Italie*, pag. 1085.

Governo, come lo prova l'accreascersi continuo della rete ad essa affidata » (1).

3. — Il biennio 1874-75 era stato, intanto, assai notevole dal punto di vista della estensione della rete: 471 e 302 km. di nuove ferrovie si erano aggiunte ai 6882 già esistenti al 1873. Di essi 314 km., compresi alcuni piccoli tronchi prima gestiti separatamente, andarono ad aumentare la rete dell'Alta Italia, 87 quelle delle Romane, 60 quella nelle Meridionali, 297 le Calabro sicule, 47 la rete sarda. La rete italiana, perciò, al 1875 era già arrivata a 7675 km., con una lunghezza media esercitata di 7406, un prodotto lordo totale di 146 milioni e un prodotto chilometrico di circa 20 mila lire. In cinque anni, dunque, il nostro patrimonio ferroviario si era aumentato di 1500 km., per i quali si era sostenuta una spesa di 256 milioni di lire.

Pervenuto al riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia il Ministero Minghetti si trovò con tutta la rete italiana di proprietà dello Stato, ed allora esso pensò di risolvere nel suo insieme il problema ferroviario. Invece di affidarne l'esercizio all'industria privata, il Governo mutò opinione, e col progetto di legge presentato il 9 marzo 1876, n. 19, propose di inaugurare in Italia l'esercizio governativo per tutta la rete.

Quali furono le ragioni di un così radicale mutamento di indirizzo? La risposta a questo quesito si trova nel discorso pronunziato dal Minghetti poco dopo la caduta, quando si discussero le convenzioni. Dato, diceva il Minghetti, che noi eravamo dalle circostanze costretti a riscattare le ferrovie dell'Alta Italia; dato che il contratto stipulato fosse utile, e certamente il migliore che si potesse fare; posto lo Stato in possesso delle reti ferroviarie del Regno, con qual sistema avrebbero dovuto esse esercitarsi? C'era necessità, o almeno convenienza, che il Governo assumesse per sè l'esercizio? Ecco un punto nel quale le opinioni si sono divise, e sul quale occorre pronunziarsi tenendo presente che siamo di fronte ad un'assemblea politica, e non ad un'accademia.

Quattro partiti, egli continua, erano da prendersi rispetto all'esercizio: il primo, quello di dare alla Società delle Meridionali tutte le linee, non pareva un partito possibile perchè il Parlamento non avrebbe certo accettato una soluzione, che avrebbe avuto tutti gli inconvenienti dell'esercizio governativo, con tutti gli inconvenienti

(1) Cfr. *Relazione GENALA*, pag. 17.

dell'esercizio privato. Il secondo partito consisteva nel creare per le ferrovie dell'Alta Italia e per le Romane nuova società a cui affidarne l'esercizio, ma egli non credeva neppure che ciò fosse possibile, o per lo meno giudicava questa soluzione come difficilissima perchè, conoscendo le condizioni economiche del paese, e sapendo quale fosse l'entità dei capitali esistenti e delle forze direttive di simili imprese, pensava che almeno in quel momento, e volendo tenersi all'infuori della Società delle Meridionali, era impossibile formare altre società veramente savie, perchè quella aveva raccolto in sè gli elementi bancari e direttivi più preminenti, che trovavansi in Italia. Il trovare, almeno immediatamente, parecchie società, che assumessero l'esercizio delle suddette ferrovie, non era, dunque, praticamente possibile, ed anche se lo fosse stato, esse avrebbero sollevato nel Parlamento e nel paese una grandissima opposizione.

Vi era un terzo partito, ed era quello di dire: Il Governo eserciti direttamente l'Alta Italia e le Romane, e lasci alle Meridionali il loro esercizio; ma questa soluzione presupponeva un'altra cosa, e cioè mettere prima le Meridionali in condizioni di poter vivere, togliendole da quella situazione assurda per la quale la Società era destinata a desiderare una diminuzione di traffico. Bisognava, dunque, non solo provvedere all'esercizio diretto della media e dell'Alta Italia, ma cominciare dal modificare il contratto delle Meridionali.

Rimaneva, perciò, soltanto l'ipotesi dell'esercizio diretto per parte del Governo, contro la quale non c'era che una sola obiezione, che veramente potesse avere valore, e cioè che il Governo fosse incapace di esercitare direttamente le ferrovie. Il Minghetti non lo credeva, non vedeva perchè il Governo, che aveva una così vasta amministrazione, che esercitava tanti altri servizi a fine di pubblica utilità, non potesse esercitare anche questo, e davanti all'opinione contraria della Sinistra si sentiva obbligato a confessare che la Sinistra, in questa questione, gli faceva stupore. Io, egli diceva, non la capisco! Qui non si tratta di un'industria dove l'interesse privato è la vera e potente molla dell'operosità. Più le società sono grandi, tanto meno l'iniziativa privata vi comparisce, e tanto minore è la responsabilità di chi le amministra. Qui non si tratta di una impresa nella quale sia possibile la concorrenza, e dove la libertà piena ed intera, di tutti quelli che vogliono competere sul medesimo campo, giova al consumatore; qui concorrenza non v'è; qui vi è monopolio; e per conseguenza l'azione individuale non ha il suo svolgimento; ma il monopolio si confonde col servizio pubblico. « Io credo, egli continuava, che le strade ferrate siano come i

telegrafi e le poste e, in un avvenire, forse più prossimo di quello che si crede, saranno date all'esercizio governativo in tutte le parti del continente europeo. Lo Stato potrà spogliarsi di molte altre ingerenze che oggi ha, e lasciare alla libertà individuale un'azione più piena e più larga, ma prenderà in sua mano questi grandi servizi pubblici». Per concludere pareva al Minghetti che, una volta ammesso il riscatto, ne venisse come una necessaria conseguenza l'esercizio governativo almeno temporaneo, poichè qualunque diversa soluzione avrebbe compromesso tutte le questioni, mentre così si lasciavano tutte intatte, e, dopo l'esperimento, il Parlamento avrebbe potuto decidere sull'ordinamento definitivo da dare alle ferrovie del Regno (1).

Minghetti era naturalmente in pieno accordo con Spaventa, già partigiano della tesi dell'esercizio statale, e che di essa si era più fortemente convinto studiando le condizioni nelle quali erano allora le nostre società ferroviarie. I due eminenti uomini proponevano, perciò, che entro il termine di due anni si dovesse presentare una legge, per determinare in modo definitivo e stabile l'ordinamento ferroviario; il che prova primo, che si faceva un esperimento; secondo che nel loro pensiero l'esercizio per parte dello Stato non era una massima assoluta *a priori*, ma il risultato dell'esame delle condizioni del nostro paese in quel tempo e in quelle circostanze (2).

Le proposte del Governo scatenarono appassionati dibattiti e vivaci polemiche. I fautori dell'esercizio governativo giustificavano l'atteggiamento del Governo e spiegavano il suo mutamento di rotta, con le mutate condizioni di ambiente. Il riscatto dell'Alta Italia, dicevano i favorevoli, divenuto indispensabile, si faceva in condizioni poco onerose; l'esercizio non avrebbe potuto darsi alle Meridionali per difficoltà d'indole finanziaria, e perchè non sarebbe stato conveniente di mettere in balia di un'unica società un'impresa da cui dipendevano i più vitali interessi del paese; d'altra parte un'altra società nazionale, con un capitale di 200 milioni, non avrebbe certo potuto fermarsi. Una società estera non poteva accettarsi, quando il riscatto si faceva appunto perchè si trattava di una Società estera: dunque l'esercizio della rete dell'Alta Italia per parte del Governo diveniva una necessità; e poichè era indispensabile anche il riscatto delle Romane e delle Meridionali, sarebbe

(1) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VI, pagg. 192 e segg.

(2) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VII, pag. 251 e *Lettere di SPAVENTA*, *op. cit.*, pag. 128.

stato illogico lasciare ad una società l'esercizio di una parte della nostra rete. L'esercizio governativo non creava in costoro nessuna preoccupazione, anzi molti di essi si aspettavano dei vantaggi, fra cui importantissimi quelli della piena disponibilità della rete, e della unificazione delle tariffe, eliminando quegli artificiosi devianti del traffico, coi quali le società cercavano di attirare il movimento sulle vie, che più particolarmente le interessavano. Le merci sarebbero andate al loro destino per la via più breve ed economica. Per il commercio internazionale e di transito, poi, si sperava di regolare le tariffe in modo che i nostri prodotti potessero concorrere efficacemente sui mercati esteri con quelli delle altre nazioni, e che i nostri porti potessero acquistare un largo movimento commerciale. In conclusione, a un temporaneo maggiore aggravio della finanza, si dovevano contrapporre i vantaggi commerciali, economici, politici e finanziari dell'esercizio governativo, che lo avrebbero largamente compensato (1).

Non mancavano, invece, le voci contrarie, e spesso nello stesso periodico si urtavano in forma cortese, ma intransigente. Dicevano costoro che il riscatto poteva essere una questione di opportunità, ma una volta compiuto, si doveva affidare l'esercizio delle linee a compagnie private e regolarlo sulle basi di molta libertà, concessa dal Governo alle società, e di una severissima responsabilità di queste di fronte ai cittadini, ai quali doveva essere aperta la via dei tribunali. Si negavano allo Stato attitudini non solo ad esercitare la rete ferroviaria, ma addirittura a costruire le ferrovie, e si citava il fatto che la Società delle strade meridionali aveva dovuto spendere quasi 20 milioni per rifare, correggere, migliorare e consolidare le opere già eseguite dal Governo, mentre fatti del tutto analoghi si potevano citare in quanto al sindacato sull'esercizio delle ferrovie (2).

Alla Camera le proposte ferroviarie messe innanzi dal Minghetti non furono da tutti serenamente discusse; e contribuirono potente-

(1) Cfr. *L'Economista d'Italia* 1876, pagg. 402 e 404.

(2) Quando quella Società assunse la costruzione delle sue linee essa trovò che il Governo aveva fatto colà parecchie opere d'arte, ma tutte, purtroppo difettose. Invece le opere difficili e di molto maggiore importanza, che furono eseguite dopo dalla Società, non dettero luogo al menomo lamento, nonostante che essa ebbe a lavorare in terreni anche più difficoltosi di quelli incontrati dalle imprese governative, come ad esempio, la traversata dell'Appennino tra Foggia e Napoli, le linee abruzzesi e anche la linea Sulmona-Aquila, lodata dallo stesso Governo. Cfr. *L'Economista d'Italia* 1876, pagg. 167, 181 e 179.

mente a rinvigorire, intorno ad esse ed al Ministero, quell'atmosfera di ostilità, che produsse il voto del 18 marzo, e che si mantenne più tardi nella discussione della convenzione di Basilea. Ma la battaglia, che spazzò il Ministero e la Destra, fu impegnata, come già sappiamo, non sull'assetto ferroviario, ma sur una questione fiscale. Indarno il Minghetti invocò dalla Camera che il giudizio intorno alla condotta del Ministero fosse rimandato al momento in cui l'importante dibattito sulla convenzione avesse luogo. Il timore che la nuova coalizione si potesse sciogliere, rese gli oppositori impazienti; e parve, perciò, più sicuro pronunziare il verdetto, innanzi di aver udito le ragioni del Ministero, tanto che l'on. Puccini, relatore della Commissione, che riferì il 25 giugno 1876, potè dire che una crisi affrettata aveva impedito agli uomini investiti del potere di sostenere dal banco dei ministri le loro teorie (1).

4. — Prima del 18 marzo, dunque, il programma governativo in fatto di strade ferrate era basato sul riscatto di tutte le ferrovie italiane: perciò la convenzione di Basilea, presentata con le altre due convenzioni per il riscatto delle Romane e delle Meridionali, e la facoltà al Governo di esercitare per conto dello Stato tutte le ferrovie da riscattarsi. Sarebbe stato facile distruggere, e forse per sempre, questo programma col respingere la convenzione di Basilea. Se, come ebbe a dire più tardi il Depretis, il Ministero del 18 marzo e la Camera avessero preso la risoluzione di respingere quella Convenzione e di sottrarsi a tutte le conseguenze che ne sarebbero derivate, certo non si sarebbe più per assai tempo parlato di esercizio governativo (2).

Quale fu invece l'atteggiamento del Ministero Depretis? Nelle sue dichiarazioni del 28 marzo egli disse: « Il tema gravissimo delle convenzioni ferroviarie merita la più matura considerazione. Noi faremo un esame affatto scevro di qualunque preoccupazione del trattato con l'impero Austro-Ungarico per la separazione dell'Alta Italia. Ma dichiariamo fin d'ora che non potremo indurci a raddoppiare la responsabilità del Governo e il peso dell'amministrazione con l'assumere l'esercizio delle strade ferrate, esercizio che, per quanta importanza abbia nei riguardi militari e politici, presenta però sempre le difficoltà e le complicazioni di una vera azienda industriale. Sol tanto come necessità insuperabile, che finora non ci fu dimostrata,

(1) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VII, pag. 234.

(2) Cfr. DEPRETIS, *Discorsi*, VI, pag. 55.

e come fatto transitorio, potremo consentire a che lo Stato assuma il temporaneo esercizio di una parte delle nostre ferrovie (1)».

Il 4 maggio, poi, il Presidente del Consiglio dichiarò di non avere voluto ritirare i progetti di legge concernenti le ferrovie, per ripresentare dopo i più urgenti, perchè egli nutriva fiducia che la Camera da sè stessa avrebbe sentito il bisogno di esaminare e deliberare, prima di tutto, intorno alla convenzione di Basilea, e al trattato concluso con l'Austria relativamente alle ferrovie dell'Alta Italia. Ma tuttavia, pur avendo trovato consenziente la Camera, e forse per amore della regolarità della procedura parlamentare, il 17 giugno Depretis presentò due decreti reali, in virtù dei quali ritirava tutte le proposte di leggi ferroviarie presentate dal Ministero precedente, e ripresentava quelle sole che si riferivano all'Alta Italia, domandandone l'urgenza, e riservandosi di presentare separatamente le due convenzioni riguardanti le Ferrovie Romane e le Meridionali (2). Presentava altresì un atto addizionale per l'esercizio della rete dell'Alta Italia dopo il riscatto. Egli riconosceva che il riscatto della rete italiana era il mezzo più semplice per risolvere la separazione della rete meridionale austriaca dalla rete dell'Alta Italia e dare piena esecuzione al trattato di pace del 1876 con l'Austria, e perciò accettava la convenzione di Basilea, ma con la convenzione addizionale diminuiva l'onere finanziario mediante facilitazioni dei pagamenti, e per evitare il pericolo di un esercizio governativo, sanciva la formale di un esercizio provvisorio affidato per due anni alla stessa Società (3).

L'atto addizionale era il risultato delle trattative svolte dal Correnti il quale, per quanto riguardava i patti del riscatto, aveva ottenuto che, ferma rimanendo la convenzione di Basilea, la Società dell'Alta Italia mettesse a disposizione del Governo italiano la somma di 12 milioni da impiegarsi in lavori, in acquisto di materiale od a qualsiasi altro scopo a scelta del Governo stesso; e consentisse a ricevere, con cambiali su Parigi o Londra, anzichè in oro a Roma, come prima era stato convenuto, l'ammontare dell'annualità del riscatto. Veniva però nel tempo stesso accordata alla Società per due anni (dal 1° luglio 1876 al 30 giugno 1878) la continuazione dell'esercizio delle ferrovie riscattate, mediante il pagamento dell'annuo

(1) Cfr. DEPRETIS, *Discorsi*, VI, pag. 264.

(2) Cfr. BACCARINI - DORNIG, *Le Ferrovie Italiane e il Parlamento*, Roma, Pechino, 1884.

(3) Cfr. ZANARDELLI, *Discorsi*, III, pag. 175.

canone di 31 milioni e mezzo, rappresentanti il prodotto netto dell'esercizio 1874. Gli oneri della Società, tanto per le spese di esercizio, quanto per il mantenimento della linea e del materiale mobile, dovevano essere determinati secondo la media delle spese corrispondenti, effettivamente eseguite nel triennio 1872-74 (1).

Ora, che questo patto addizionale fosse tale da far diventare buona una convenzione cattiva, è cosa che non si può credere. Un'economia di 12 milioni era certo rispettabile, ma in una questione di quel genere sarebbe stato ridicolo pretendere che la convenzione di Basilea fosse divenuta accettabile perchè si erano risparmiati 12 milioni! La verità, invece, appare diversamente, e potrebbe essere questa: la maggioranza della Camera era contraria alla convenzione, e pretendeva di respingerla dopo avere rovesciato il Ministero Minghetti. Il Depretis, e con lui coloro che studiavano obiettivamente il problema, si convinsero però, e molto presto, che, tutto sommato, il « carrozzone » di Basilea non era poi quel gran cattivo affare, che le gazzette di Sinistra si erano divertite a dipingere, e perciò pensarono che il fare respingere la convenzione sarebbe stato di grave danno per il paese. Ma per far mutare di parere la maggioranza bisognava presentare qualche cosa di diverso, di quello che era stato presentato dalla Destra: donde l'incarico al Correnti di trattare con i Rothschild per avere delle concessioni, che dessero l'impressione che il Governo di Sinistra era riuscito a migliorare i patti già firmati da quello di Destra. E il Correnti ottenne le modificazioni predette, che sono così poca cosa da giustificare, fino ad un certo punto, l'espressione, da Depretis definita non troppo parlamentare, con cui Spaventa accusò il Governo « di aver agito, non come deve un Governo che rappresenta un grande paese, ma come pitocchi che umiliano il paese e vanno a chiedere l'elemosina ad un semplice privato » (2).

(1) Cfr. PLEBANO, II, pag. 44 e *Relazione GENALA*, pag. 20.

(2) Cfr. DEPRETIS, *Discorsi*, VI, pag. 387. Presso a poco identico a quello di Spaventa fu il giudizio del Bertani. Il patto addizionale, egli diceva, per più giorni a noi annunziato con cento forme ingannevoli, è per mio giudizio tale miseria di lenimento, che davvero la Destra, condannata dalla pubblica opinione anche per la convenzione di Basilea, non può essere mortificata... Quel patto apertamente significa l'impotenza del Ministero e del suo negoziatore a modificare la prima convenzione, oppure l'arrendevolezza inescusabile del Ministero, e permettetemi di dirlo una insidiosa ed irrisoria regalia di pochi milioni, sur un centinaio questionabili, fatta, purchè si tacciano, ai postulanti italiani. Cfr. *Atti Parl. Cam. Dep.*, Discussioni, seduta del 26 giugno 1876.

In quanto all'esercizio governativo, la sua esclusione era così tenacemente voluta dalla nuova maggioranza, che sarebbe stato inconcepibile pensare che il Governo recedesse anche su questo punto, donde la soluzione di ripiego di affidarlo temporaneamente alla stessa Società a cui si toglieva la proprietà delle linee. La Camera volle anche andare più in là, ed impose al Governo, con un articolo aggiuntivo, che entro il 1877 esso avrebbe presentato un progetto per l'organizzazione dell'esercizio delle ferrovie sulla base dell'industria privata.

In sostanza si ripeteva ora quello che era successo dieci anni prima a proposito del corso forzoso, quando si discuteva teoricamente del migliore ordinamento bancario adatto per l'Italia, dimenticando la base essenziale di ogni ragionamento, e cioè le condizioni vere del paese. Anche questa volta, come dice il Plebano, la questione era stata lanciata nel disputato campo della teoria. Non si trattava più di decidere in qual modo, date le condizioni di fatto in cui l'Italia si trovava, potesse essere meglio organizzato l'esercizio delle ferrovie; si agitava, invece, in tutta la sua ampiezza, la tesi astratta se l'esercizio ferroviario dovesse o no, per l'indole sua, entrare nella sfera d'azione dello Stato. E da una parte lo Spaventa affermava, con la più profonda convinzione, che l'esercizio delle ferrovie negli stati moderni non può essere che affidato al Governo, e d'altra parte il Peruzzi si dichiarava recisamente contrario all'esercizio governativo, « come quello che avrebbe dato il tracollo alla bilancia, nel senso della tendenza di allargare l'ingerenza dello Stato ed a diminuire l'iniziativa dei cittadini e delle libere loro associazioni » (1).

Nella discussione parlamentare, alla quale parteciparono moltissimi deputati, spiccarono per la loro profondità i discorsi di Minghetti, Sella, Spaventa, tutti interessati a difendere l'opera loro, che era stata in malo modo giudicata, ma che nel fatto veniva presentata e difesa da coloro stessi i quali avevano rovesciato il Governo di Destra. Diceva, infatti, il Minghetti che, dal momento che la convenzione di Basilea era riproposta dal nuovo Ministero, l'attitudine più semplice da parte sua sarebbe stata quella di stare in silenzio e rallegrarsi che quest'atto, tanto combattuto, fosse presentato e raccomandato dagli stessi avversari: fatto di cui, anzi, poteva tenersi con i suoi amici largamente vendicato. Nè, soggiungeva, dal silenzio avrebbe potuto rimuoverlo l'atto addizionale di Parigi, che accompagnava la convenzione, perchè comunque volesse

(1) Cfr. PLEBANO, II, pag. 42.

giudicarsi codesto atto, o come un miglioramento o, com'egli era inclinato a fare, piuttosto come un peggioramento, nondimeno esso era, per rispetto ai patti del riscatto, di sì lieve momento da non portare il pregio di una grave discussione. Egli interveniva piuttosto per difendere la tesi dell'esercizio di stato, dal Governo abbandonata, ed alla quale egli aveva aderito, non vedendone altra possibile, e salvo a rimettersi, per la sua continuazione, al risultato dell'esperienza. E rifiutava in modo assoluto che si stabilisse *a priori* che le ferrovie non potevano, in nessun caso, essere gestite dallo Stato, massima *a priori* che si fondava, secondo lui sopra due sofismi; il primo dei quali consisteva nell'assimilare l'esercizio delle ferrovie a qualunque industria privata; e il secondo nell'affermare in modo generale l'incapacità e l'impotenza dello Stato, mentre nel caso dell'Italia non si trattava di dibattere una tesi astratta sopra indagini generali, ma di giudicare quale delle due forme potesse portare maggior vantaggio (1).

Il Governo di Destra aveva esaminato il problema non allontanandosi mai dalla realtà. Quando, diceva il Minghetti, si trattava di esercitare solo le Romane, ci parve più conveniente di affidarle ad una solida e buona compagnia italiana, anzichè impiantarvi l'amministrazione governativa, ma nel contratto avemmo cura di stabilire la clausola che esso dovesse cessare alla fine dei venti anni, perchè sapevamo che, giunti a quel termine, potevamo riscattare anche le ferrovie dell'Alta Italia. Quando, per circostanze straordinarie, esse furono riscattate anzitempo, e tutte le linee potevano ricadere in mano del Governo, le condizioni erano mutate. Come adunque, egli domanda, ci si può fare un rimprovero se, col mutare di esse, abbiamo mutato opinione? Quelle ragioni per le quali credevamo di poter dare alle Meridionali l'esercizio di una rete parziale, quella delle Romane, più non esistevano, nè si poteva immaginare di dare a una sola società tutte quante le linee d'Italia (2). Non meno densi furono i discorsi di Sella e di Spaventa, il primo per la magnifica documentazione dei vantaggi contenuti nella con-

(1) In quanto alla tesi generale egli dichiarava che, a suo avviso, le ferrovie sono un misto di servizio pubblico e d'industria, ma che il servizio pubblico prevalendo via via sull'industria, l'esercizio, a poco per volta, sarebbe passato dalle mani dei privati nelle mani del Governo, e ciò tanto più rapidamente, quanto le esigenze dei cittadini sarebbero cresciute e divenute più insistenti. Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VII, pag. 234, 251 e 255.

(2) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VII, pag. 258.

venzione di Basilea, il secondo per la serrata dimostrazione della ineluttabilità dell'esercizio di stato.

La difesa della tesi contraria, oltre che da parecchi deputati, per conto del Governo fu fatta da Zanardelli, il quale dichiarò che non era per una confessione d'impotenza, come aveva supposto il Luzzatti, che il Governo non voleva l'esercizio governativo. No; questo esercizio non si voleva per ragioni finanziarie, economiche, amministrative e politiche; e riguardo alle ragioni finanziarie egli diceva che l'esperienza aveva dimostrato che l'esercizio governativo era più costoso di quello delle società private. Nessuno in ultima analisi lo metteva in questione, poichè i più notevoli, i più sagaci e valenti, fra quelli che se ne fecero propugnatori, ammettevano che i risultati finali delle cifre relative al costo comparativo dell'esercizio di Stato e dell'esercizio privato, stavano contro di loro. Lo Zanardelli aggiungeva, poi, di avere tanto sentito per lunghi anni dai banchi della Destra parlare dell'incapacità dello Stato a fare l'industriale, che davvero si meravigliava che ora si sostenesse, con altrettanto ardore, il principio opposto, riguardo ad un'industria, che era forse la più vasta e la più difficile di tutte. « Si tratta di un'industria, egli diceva, che ha il compito di trasportare ogni anno 26 milioni di passeggeri e 7 milioni di tonnellate di merci, impiegando 1500 locomotive e 25 mila veicoli; che deve prendere e condurre le merci alla frontiera dei vari stati confinanti; che è responsabile delle loro quantità e della loro condizione; che deve studiare continuamente i prezzi del mercato, i bisogni del commercio, per coordinarvi acquisti, treni, tariffe: onde mi pare che trattisi di così vasta industria che, per chi è venuto a dire che lo Stato non può ritenersi capace di fabbricare dei sigari, sia troppo grande mutamento il dichiarare che esso possa così bene esercitare le funzioni di un'industria tanto più vasta e difficile » (1).

Contrario all'esercizio governativo era, naturalmente, anche il Depretis, il quale portava la questione sul terreno della realtà, ma da un altro punto di vista, da quello, cioè, di non aggiungere altre preoccupazioni a quelle già gravi che aveva il Governo. « Noi, egli diceva, crediamo che nel nostro paese ci siano molte, anzi troppe cose da fare. Le nostre amministrazioni debbono essere in gran parte riformate; molte delle nostre leggi hanno bisogno di radicali riforme; il sistema tributario deve essere tutto quanto ristudiato e corretto. Noi crediamo, insomma, che già sono troppe le

(1) Cfr. ZANARDELLI, *Discorsi*, III, pagg. 178, 192 e 181.

cure affidate al Governo dalle leggi attuali, e che sia una necessità lo scaricarsene una gran parte, per lasciarle ai privati. Ora, voi ben comprendete che non possiamo, anche per questa sola idea, anche per questo solo pensiero, accettare il grave pondo dell'amministrazione degli 8000 chilometri, che compongono la rete ferroviaria dallo Stato ».

Ma la parte più ingrata che toccò al Depretis fu quella di dover difendere la convenzione di Basilea, ed in questo egli fu abilissimo perchè, pur mettendone in evidenza i vantaggi, non trascurò di far rilevare il carattere internazionale dell'accordo, in maniera da indurre la Camera ad approvare quello che pochi mesi prima essa voleva respingere. Egli si giustificava di avere mantenuto la Convenzione perchè il suo rigetto avrebbe avuto per conseguenza che sarebbe rimasta in Italia una società ferroviaria, la quale aveva in poter suo tutte quante le ferrovie della valle del Po, e tutti quanti gli sbocchi delle Alpi, una compagnia la quale rimaneva in una condizione economica più che vacillante. Oltre a tutto questo, egli aggiungeva, noi lasciavamo inadempita una stipulazione internazionale con l'impero Austro-Ungarico per la separazione delle reti ferroviarie, noi lasciavamo ineseguito il trattato di Vienna del 1866. Dopo le trattative, che avevano avuto per risultato un trattato, il rigetto avrebbe fors'anche intiepidito i nostri buoni rapporti con l'estero. Checchè si dica, continuava il Depretis, la Convenzione di Basilea all'estero era considerata come un fatto compiuto in nome del Governo italiano. Era una stipulazione con una Società a capo della quale stava una potente casa bancaria, che in altre circostanze aveva reso dei grandi servizi al credito del Piemonte e dell'Italia. Il rigetto della Convenzione avrebbe prodotto sul mercato bancario di Europa una impressione funesta: e quindi noi non potevamo puramente e semplicemente respingerla.

Ma non finivano qui le fatiche del Depretis perchè egli doveva soprattutto preoccuparsi della questione politica, per dare alla Camera modo di giustificare il voto, che essa si apprestava a dare. Ed eccolo quindi intento ad esaminare le origini della crisi del 18 marzo, e desideroso di togliere dai moventi del voto memorabile, ogni appiglio, diciamo così, ferroviario, per arrivare a poter dire al Minghetti, al Sella ed ai loro amici che essi non erano caduti per la convenzione di Basilea, nè per l'esercizio governativo della ferrovie nè per i riscatti delle società ferroviarie. «No, egli diceva; ricordatevi le parole che io, vostro avversario, ho pronunciato nella seduta del 18 marzo; voi siete caduti pel complesso dei vostri atti,

i quali destarono nella coscienza del Paese un sentimento che vi fu contrario. Questo sentimento è penetrato nella Camera ed ha scomposto le vostre stesse fila. Questa, e non altra, è la causa della vostra caduta » (1).

La convenzione di Basilea e l'atto addizionale furono finalmente approvati. Sul problema dell'esercizio governativo le due correnti si erano incontrate, ed avevano combattuto, ma la verità è che, come dice il Plebano, dietro il velo di una grande questione di principio, si agitava, prima, la lotta per la vita e la morte di un Ministero, e più tardi per l'approvazione o la condanna dell'opera sua, e quindi, di fronte a pochi dotti, convinti seguaci dell'una o dell'altra tesi, stavano nel campo parlamentare le schiere, che combattevano unicamente nel nome, senza significato, della Destra o della Sinistra (2). Ed in quanto all'articolo con cui si credeva di avere seppellito l'esercizio governativo, e che fu votato con il più grande entusiasmo, i fatti dimostrarono ben presto che la volontà di una maggioranza non è, qualche volta, sufficiente per far considerare come definitivamente debellate, soluzioni che sono semplicemente rimandate.

5. — Il problema ferroviario era stato rinviato e ciò aggravò la situazione e fu causa di danni non lievi, di cui la commissione d'inchiesta dovette poi accertare la estensione. Le reti erano tutte riscattate, ma l'esercizio era sempre nelle mani di società le quali ormai avevano ben poco interesse a curarlo con attenzione; ma quello che era più grave era il rallentamento nel ritmo delle costruzioni, perchè l'aumento della rete era dovuto alle concessioni precedentemente fatte. Durante il 1876 furono aperti al traffico 260 km. di ferrovie di cui 137 nelle Calabro-Sicule e 79 nell'Alta Italia; in costruzione restavano ben pochi tronchi tanto che l'aumento della rete, ancora notevole nel 1877, quando furono aperti 233 km. di linee, si ridusse ad appena 30 km. nel 1878. Come constatava il Depretis nel 1877, nell'ultimo decennio poche erano state le concessioni di ferrovie, domandate ed ottenute, ma i bisogni del paese erano ben lungi dall'essere soddisfatti dalla rete esistente, e quindi appariva necessario intraprendere attivamente la costruzione di nuove ferrovie, aggiungere feconde diramazioni alle grandi linee, che solcavano nella sua lunghezza la penisola, rannodare queste fra loro in altri

(1) Cfr. DEPRETIS, *Discorsi*, VI, pagg. 391 a 411.

(2) Cfr. PLEBANO, II, pag. 43.

punti, riavvicinare alla capitale la Sicilia, correggere, insomma, e completare il nostro sistema ferroviario, il quale, per la fretta con cui si era dovuto creare, e per le difficili vicende finanziarie e politiche, che il nostro giovane Regno aveva dovuto attraversare, era ancora lungi dall'aver raggiunto quell'ordinato e bene inteso sviluppo, che doveva essere uno dei principali fattori della prosperità d'Italia (1).

L'on. Zanardelli aveva un programma di nuove costruzioni per 4 mila km. di cui una parte notevole di ferrovie secondarie, in maniera da arrivare ad una rete di 12 mila km. ricorrendo al principio del concorso combinato dello Stato, delle Provincie, dei Comuni, e delle società (2), ma, malgrado gli studi fatti, durante il 1877 si concluse ben poco e il problema ferroviario restò insoluto. Cercò di affrontarlo e risolverlo il Depretis coi provvedimenti presentati al Parlamento il 22 novembre 1877, quando, per il ritiro dello Zanardelli, egli assunse il portafoglio dei lavori pubblici ma, per le crisi politiche sopravvenute, la Camera non esaminò, nemmeno negli Uffici, questo vasto progetto di legge, nè il Governo insistette affinché fosse esaminato e discusso. Tuttavia vale la pena di ricordarne le linee principali, perchè questo progetto gettò le basi dell'assetto che fu stabilito posteriormente (3).

I problemi da affrontare, erano tre: ripartire la rete, fissarne le condizioni per l'esercizio ed infine stabilire i criteri per il finanziamento delle nuove costruzioni, di cui parleremo più avanti.

Il problema della migliore ripartizione delle linee, fra diverse società private, cui fossero date ad esercitare, non era nuovo, ed in precedenti documenti parlamentari del 1864 esso era stato, se non discusso a fondo, pure con chiari tocchi delineato. La ripartizione delle ferrovie italiane in due grandi zone, appoggiate ai versanti del Tirreno e dell'Adriatico, vi era più volte richiamata, ma in termini assai generali, e piuttosto come un ideale desiderato, che pratico e possibile. Le convenzioni esistenti, gli organismi delle società in possesso delle linee, i precedenti storici, tutti questi fattori compri- mevano allora di tutto il loro peso, e forzavano l'amministrazione dello Stato a star dentro certi confini. D'altra parte molti elementi del problema rimanevano ancora avvolti nell'oscurità; e la loro pro-

(1) Cfr. DEPRETIS, *Ferrovie*, pagg. LXVII e segg.

(2) Cfr. ZANARDELLI, *Discorsi*, III, pagg. 16-65.

(3) Cfr. PLEBANO, II, pagg. 119 e LUIGI RAVA, *Le Ferrovie e il bilancio dello Stato*, in *La Rif. Soc.*, 1896, pag. 783.

porzione e valore non erano stati ancora sottoposti al vaglio dell'esperienza. Non era determinata la via che si sarebbe prescelta per un varco centrale nella catena delle Alpi; avevamo solo alcuni frammenti di quelle linee che, lungo le sponde del Mediterraneo, conducevano dal confine francese e dall'alta valle del Po, per il cammino più rapido, alle maggiori città dell'Italia peninsulare.

La ripartizione proposta dal Depretis non era in tutto quella dei versanti, nè coincideva in tutto con la direzione delle acque verso i due mari d'Italia. Essa divideva l'Italia, per tutta la sua lunghezza, in due zone, riunendo in un'impresa tutte le strade che si trovavano dal lato di occidente, ed in un'altra tutte quelle che si trovavano dal lato d'oriente, tanto che le due imprese avrebbero anche potuto denominarsi una *orientale*, e l'altra *occidentale*; poichè come era divisa la parte peninsulare, così pure veniva ad essere divisa la parte continentale della valle del Po. Spettavano all'un gruppo esclusivamente le comunicazioni colla Francia, per Nizza, e per il passo del Cenisio; all'altro esclusivamente le comunicazioni colla Germania e coll'Austria, per i passi del Brennero, della Pontebba e del Carso; erano fra i due equamente distribuite le relazioni per la grande via mediana del Gottardo, destinata appunto a mettere l'Italia in più diretto rapporto coll'Europa centrale, colla Svizzera, colla valle del Reno e col Belgio. L'un gruppo arrivava a Milano, venendo da occidente: l'altro vi giungeva da oriente: a Milano, dove era la stazione interna e il recapito del commercio internazionale per la via del Gottardo; e l'uno e l'altro, ciascheduno per propria via, conducevano a Firenze, a Roma, a Napoli, nelle quali grandi città i due gruppi si incontravano, e nel tempo stesso si dividevano.

La ripartizione longitudinale proposta assicurava, dunque, ad ogni Società una sua parte congrua di commercio internazionale e di transito, di commercio nazionale e di commercio locale, ed ognuna di esse avrebbe potuto mettere la massima cura a svolgere quegli elementi di prosperità, di cui si trovava in possesso. Più che gli scambi internazionali avevano grande importanza quelli interni, e specialmente quelli tra il Nord e il Sud d'Italia. La differenza del clima e delle produzioni, il differente stato economico e industriale, creavano della direzione longitudinale della penisola le correnti naturali e reciproche del traffico, ciò che diminuiva, per quanto era possibile, il lavoro inutile dei ritorni a vuoto, producendo un'economia nelle spese della trazione. I prodotti della Basilicata, della Calabria, di Terra di Lavoro avrebbero fornito, come fornivano, largo

alimento di traffico ascendente sulla gran linea Mediterranea. Le granaglie, le lane di Capitanata e gli olii di Puglia erano direttamente trasportati sulle linee dell'Adriatico ai centri di consumo o d'imbarco, a Napoli, a Roma, a Firenze, a Bologna, a Livorno e Milano. In cambio di questi prodotti, per alimentare il movimento di discesa, si contava sulle manifatture sia dall'estero, che dalla Lombardia, dal Veneto e dal Piemonte.

Le linee di cui si concedeva l'esercizio, supponendo compiuta la congiunzione con la Basilicata, sommavano a 7407 chilometri, di cui: 3680 alla rete Mediterranea e 3727 alla rete Adriatica; tre passi alpini spettavano alla Mediterranea: quelli di Nizza, del Cenisio e del Gottardo; tre all'Adriatica: quelli del Brennero, della Pontebba e del Carso; tre valichi appenninici entravano nella rete Mediterranea: quelli di Savona, di Genova e di Potenza; tre nell'Adriatica: quelli di Bologna, di Ancona e di Foggia. Le Società prendevano il loro nome dalla rete esercitata, ed anche dal punto di vista formale la distribuzione aveva un carattere unitario. Come appunto rilevava il Depretis, nella divisione delle preesistenti società c'era sempre qualcosa delle vecchie regioni; se non fosse altro c'era una Alta Italia, un'Italia di mezzo, ed una del Mezzodì. Ora nulla di tutto ciò. « La ferrovia, senza cui forse l'unità spirituale dell'Italia avrebbe durato maggior fatica a vincere la ragione della geografia, avrebbe cancellato fino all'ultimo le vestigia d'ogni antagonismo. Le due imprese ferroviarie allungate dall'una all'altra estremità, sarebbero state come travi inflessibili a rinsaldare l'unità della patria ».

In quanto ai diversi sistemi di esercizio si notava che le concessioni in passato avevano un triplice scopo: costruire le linee, esercitarle, e procacciare il danaro per la costruzione e per l'esercizio. Ora, di questi scopi l'ultimo era mancato affatto; le società erano venute a tale che, anche prospere, difficilmente trovavano danaro a condizioni più vantaggiose dello Stato. In quanto all'esercizio non era lecito sperare nella formazione di società nazionali abbastanza solide, da assumere l'impegno colossale della concessione, cioè dell'acquisto dell'intera rete ferroviaria italiana. Si poteva forse conservare, con l'antica concessione riformata e corretta, la Società delle Meridionali, ma così facendo una ripartizione normale e razionale non avrebbe più potuto ottenersi; senza dire che male avrebbero potuto convivere società di esercizio e società concessionarie, con patti e condizioni e vedute spesso divergenti e talora opposte.

Quale doveva essere, adunque, il patto fondamentale per l'eser-

cizio? Molti sistemi erano stati messi alla prova in Italia e all'estero per determinarne i corrispettivi (1). Il più vecchio di data consisteva nel pagare alle società il servizio della trazione, mediante un compenso fisso per ogni chilometro percorso dai treni. Un secondo sistema consisteva nell'appalto dell'esercizio mediante rimborso delle spese, aggiungendovi ora una compartecipazione nel prodotto lordo ora una quota degli utili netti, ora l'una e l'altra riunite; ma un contratto di questa natura avrebbe esposto il Governo al pericolo di un esercizio troppo costoso, e però lo costringeva ad un minuto riscontro delle spese con tali e tante formalità, da rendere quasi impossibile l'amministrazione. Un terzo sistema era quello adottato nella convenzione del 12 aprile 1874, presentata dal Ministero Minghetti, e che consisteva nel dividere le spese in due categorie: spese fisse e spese proporzionali al traffico. Determinate le prime in una somma fissa per chilometro di via in esercizio, il corrispettivo per le seconde era pagato all'esercente in ragione del trasporto fatto di viaggiatori e di merci.

Il tipo di convenzione proposto dal Depretis non era sostanzialmente diverso da quello della convenzione dell'aprile 1874, ma la formula da esso adottata pareva al Governo « più semplice, più chiara e di più facile attuazione ». Infatti il Governo accordava, non una somma di compensi parziali, ma un compenso complessivo adeguato alla spesa necessaria per creare un dato prodotto con una data tariffa, in maniera da pagare all'esercente quella che era spesa d'esercizio accertata; assicurare il prodotto netto residuo per intero allo Stato sotto forma di canone; dividere nell'avvenire gli aumenti di prodotto assegnando alle Società una quota presunta, in corrispondenza con la spesa, ed allo Stato il resto, come presunto prodotto netto. Il prodotto lordo fu calcolato in 150 milioni, ed il canone fu stabilito nella somma di 45 milioni (2). Questo canone era

(1) Un esempio di contratto abbastanza buono si ha nella convenzione 28 ottobre 1871, stipulata fra il Governo e la Società delle Meridionali per l'esercizio delle linee Calabro-Sicule.

(2) La ripartizione degli elementi di esercizio fra le due società, per le quali i contratti erano identici era fatta così:

	Rete (km.)	Prodotto lordo milioni	Canone fisso milioni
Società Adriatica	3727	74	22,65
Società delle Mediterranee	3680	76	22,35

fisso, intangibile, e dovuto anche quando le Società esercenti non raggiungessero il prodotto lordo sul quale era stato fissato. Aumentando i prodotti lordi, l'aumento sarebbe stato ripartito in ragione del 42 % allo Stato e del 58 % al concessionario. Lo Stato, infine, si assicurava un'ulteriore partecipazione al prodotto netto concorrendo al reparto degli utili delle Società, in ragione della metà della somma residua dall'utile netto, dopo prelevata una somma pari al reddito corrispondente al 7,50 % del capitale sociale versato, compresa l'imposta di ricchezza mobile. Il canone poteva poi variare sia per causa delle variazioni del prezzo del carbone, sia per le modificazioni di tariffe imposte dal Governo (1). Speciali norme regolavano le tariffe al fine di eliminare le gravi sperequazioni esistenti, che erano di grave intralcio al commercio ed al movimento dei viaggiatori (2).

Le nuove società d'esercizio non avrebbero potuto essere create se tutte le ferrovie non fossero prima venute in possesso dello Stato ossia se, oltre al riscatto dell'Alta Italia, non fosse diventato un fatto compiuto il riscatto delle ferrovie Romane e quello delle ferrovie Meridionali. Le convenzioni con cui questi riscatti furono concordati, costituivano, quindi, una premessa sostanziale di tutta la

La commissione d'inchiesta accertò che, mentre il prodotto effettivo medio riuscì assai prossimo ai presupposti 150 milioni, differendone solo di 225 mila lire, pure la rete Adriatica avrebbe avuto, in media, uno scapito di introito, di 1057 mila lire all'anno, e la Mediterranea, al contrario, avrebbe conseguito un maggior prodotto annuo medio di 802 mila lire. Ora, per quanto sia fuori di dubbio che queste cifre non sarebbero rimaste le stesse, ove i contratti avessero avuto effettivamente esecuzione e le reti fossero state veramente divise, nondimeno esse obbligavano a riflettere sul sistema stesso del canone. Cfr. *Relazione GENALA*, pag. 82.

(1) Qualora il prezzo medio annuale del carbone Cardiff (prima qualità, doppio crivellato) fosse stato superiore od inferiore alle lire 40 la tonnellata, il canone doveva, per ogni lira di aumento o diminuzione, essere diminuito od aumentato in ragione di 40 centesimi per ogni 100 lire di introito lordo totale. Allorquando poi il Governo, senza il consenso delle Società, avesse ordinato l'applicazione di tariffe di trasporto inferiori alle tariffe normali, le conseguenze di tale diminuzione sul prodotto lordo dovevano essere sopportate dallo Stato, e quindi per esso equivalevano ad una diminuzione di canone. Cfr. *Relazione GENALA*, pag. 81.

(2) Erano allora in vigore sulle linee continentali quattro distinti regolamenti di tariffe: l'uno per l'Alta Italia, due per la rete romana, di cui uno speciale per le linee pontificie, e il quarto per le linee meridionali e calabresi. Dal loro esame era facile rilevare molte differenze nei prezzi dei trasporti, secondo che questi si effettuassero sull'una o sull'altra rete. Per quanto riguardava il trasporto dei viaggiatori si riscontravano delle differenze perfino sulle linee di una stessa rete. Cfr. *DEPRETIS, Ferrovie*, pag. 22.

proposta di legge, ed erano presentate assieme per l'approvazione(1). Le proposte non arrivarono, però, alla discussione, e intanto si avvicinava la scadenza del biennio di esercizio concesso alla Südbahn. Il Ministero arrivò appena in tempo a presentare e fare approvare la convenzione addizionale con la Germania e la Svizzera per la costruzione della ferrovia del Gottardo, per dare esecuzione al trattato internazionale, stipulato in Berna il 12 marzo 1878, in virtù del quale la sovvenzione di 85 milioni, fissata dalla convenzione del 15 ottobre 1869, veniva accresciuta di 28 milioni, di cui 10 a carico dell'Italia (2).

6. — Al Ministero Depretis era, intanto succeduto quello Cairoli, con Baccarini ai Lavori Pubblici, il quale di fronte al progetto Depretis non credette, per considerazioni di vario ordine, di poterne assumere la responsabilità, e riflettendo che quelle convenzioni implicassero l'esame del problema ferroviario sotto tutti gli aspetti, venne nella determinazione di proporre una formale ed ampia inchiesta (3). E così, decorso il biennio di esercizio della società austriaca della Südbahn, e non sembrando che fosse pronta la soluzione del problema ferroviario, con la legge 8 luglio 1878, n. 4438, fu ordinato che una Commissione procedesse ad « un'inchiesta per riconoscere in quale misura i sistemi di esercizio di ferrovie, fino ad allora seguiti, e le condizioni, i criteri, i calcoli su cui si fondavano le convenzioni stipulate, rispondessero all'interesse dello Stato; ed inoltre quali fossero i metodi da preferirsi per le concessioni dell'esercizio medesimo all'industria privata ».

La Commissione, composta di 15 membri, dei quali sei senatori, sei deputati e tre esperti, doveva riferire entro il primo semestre 1879, ma dovendosi provvedere d'urgenza alla temporanea sistemazione delle ferrovie dell'Alta Italia, fu disposto che, a datare dal 1° luglio 1878 e fino al 30 giugno 1880, l'esercizio fosse assunto

(1) Cfr. per tutto ciò la citata relazione DEPRETIS, *Ferrovie*, e la *Relazione* GENALA, pag. 80.

(2) Questa nuova Convenzione era già stata approvata dai Governi e dai Parlamenti della Svizzera e della Germania: quindi l'urgenza di approvarla sollecitamente anche da parte dell'Italia. Il nostro rifiuto a ratificarla avrebbe recato gravissimo danno all'impresa del Gottardo, perchè essa, senza i nuovi sussidi, non avrebbe più goduto credito sufficiente per collocare le nuove azioni ed obbligazioni, che si trovava costretta ad emettere per poter compiere il lavoro. Cfr. BACCARINI e DORNIG, *op. cit.*, pag. 161.

(3) Cfr. *Atti Parl. Cam. Dep.*, sessione 1878, documento n. 56.

dal Governo per conto diretto dello Stato. Quel deprecato esercizio governativo, che la Destra avrebbe voluto tentare in via d'esperimento per un biennio, e che pareva definitivamente cacciato dalla porta, rientrava vittorioso dalla finestra, e nelle condizioni peggiori che si potessero immaginare perchè, mentre al Sud e al Centro continuavano a vivacchiare le Società destinate a morte sicura, l'esperimento si faceva in una sola parte della rete, e dopo che la Südbhan, nei due anni ultimi, aveva fatto notevolmente deteriorare il materiale. Se la Sinistra non avesse dato in seguito altre prove della sua minore capacità a governare, in confronto della Destra, basterebbero a dimostrarla le vicende ferroviarie di questo periodo, perchè non credo che sia facile trovare l'esempio di un partito che, senza alcuna cognizione dello stato dei fatti, rovescia un Ministero, che aveva un programma, imperfetto quanto si vuole, ma che era sempre un programma, per impedirgli di instaurare l'esercizio governativo delle ferrovie, e dopo due anni, inutilmente perduti, è costretto a ricorrere all'esercizio governativo per proprio conto.

La Commissione d'inchiesta non arrivò a completare i lavori nel termine assegnatole, e dovette chiedere delle proroghe, che imposero un prolungamento di 18 mesi, e cioè fino al 31 dicembre 1881, dell'esercizio governativo della rete del Nord. In quanto alla convenzione per il riscatto delle Romane, presentata la prima volta il 2 maggio 1874, poi di nuovo il 10 dicembre 1874, il 9 marzo 1876 ed il 22 novembre 1877, essa fu infine approvata con la legge del 29 gennaio 1880, n. 5249, rimanendo però sospesi gli effetti del riscatto fino al 31 dicembre 1881 ed inalterato nel frattempo l'ordinamento dell'esercizio. Dimodochè alla fine del decennio, l'assetto delle ferrovie italiane era il seguente: quelle dell'Alta Italia provvisoriamente esercitate dal Governo; le Romane riscattate, ma esercitate dalla morente Società; infine la Compagnia delle Meridionali nella situazione strana di considerare come una cagione di rovina l'inesorabile aumento del traffico (1).

La Commissione doveva formulare una risposta relativamente ai sistemi di esercizio ed ai calcoli su cui erano fondate le convenzioni. Ma essa dovette, purtroppo, riconoscere che quella domanda così precisa non trovava nei fatti elementi sufficienti per una risposta

(1) Il prodotto chilometrico delle Meridionali superò le 15 mila lire, limite che, come si è visto, era dannoso per la Società, dal 1873 in poi; fu inferiore solo nei due anni 1875 e 1878, ma nel 1880 aveva raggiunto la notevole cifra di 17247 lire.

concreta, perchè, come notava il relatore, il nostro sistema ferroviario fu necessariamente perturbato nel suo sviluppo da cause di varia natura. Non poteva certo non deplorarsi quella incertezza nei rapporti fra il Governo e le Società, della quale si ebbero tanti esempi, e che dapprima si dimostrò con troppa arrendevolezza a favore delle Società, tardi con troppe esigenze, alle quali esse non erano preparate. Ma questo fatto trova in molta parte la sua spiegazione nella gravità delle condizioni finanziarie del nostro paese nell'anno 1865 e nei seguenti; nel miglioramento di esse dal '71 in poi; in alcune circostanze politiche speciali, quali il trasporto della sede del Governo, infine nella tendenza verso un più alto ideale delle funzioni dello Stato nei suoi rapporti coi privati.

In quanto alle Società la Commissione dette dei giudizi, che è interessante riportare: la *Società dell'Alta Italia* costruì con grande solidità le sue strade, le mantenne benissimo, ordinò un'amministrazione regolare e provvida; seppe educare un personale intelligente, abile, disciplinato, e rese grandi servigi in tempo di pace e di guerra (1). La *Società delle Strade Ferrate Romane*, sebbene mal composta e travagliata fin dall'origine, pure aveva ordinato con semplicità i servizi e adempiuto convenientemente, anche in momenti difficili, gli obblighi dell'esercizio. La *Società Italiana delle Strade Ferrate Meridionali*, costituita saldamente, amministrata con molta avvedutezza, abilmente diretta e con ottimo personale, si studiò con provvedimenti opportuni di attirare e sviluppare il traffico sulle strade sue e sulle Calabro-Sicule (2).

7. — Passiamo ora alle nuove costruzioni. Già da molti anni erano vive le lagnanze delle regioni sprovviste di ferrovie, tanto più vivaci quanto più forte era diventata la sperequazione fra alcune provincie molto ben fornite, ed altre che non lo erano affatto. Fin dal 1870 era stata votata una legge per la quale, entro il 1873, avrebbe dovuto essere presentato un piano di nuove costruzioni,

(1) Su questa affermazione dobbiamo fare qualche riserva perchè, come risulta dagli atti stessi della Commissione, è un fatto che nel 1865 il movimento aggirante dell'esercito italiano sulla sponda destra del Po si compì in 9 giorni anzichè in 5, come l'amministrazione delle ferrovie si era assunta l'obbligo di compiere. Cfr. *Atti della Commissione d'inchiesta*, verbali, parte I, vol. II, pag. 178. Citato da BACCARINI-DORNIG, *op. cit.*, pag. 189.

(2) Cfr. *Relazione GENALA*, pag. 43, 82 e 151. Tralascio di riferire qui le conclusioni della Commissione circa l'esercizio governativo, perchè esse formarono la base delle discussioni e delle decisioni deliberate nel 1881 e dopo.

classificate a seconda della loro importanza, ma non se ne era fatto nulla. Giunta la Sinistra al potere, il Governo non potè subito occuparsi delle ferrovie, ma ben presto Depretis capì che non era prudente per ragioni politiche, nè conveniente dal punto di vista economico, lasciare insoluto questo problema, e nel suo progetto di sistemazione della rete aggiunse, un vasto ed organico piano di nuove costruzioni che non ebbe lì per lì seguito, ma che fu poi fatto proprio e rimaneggiato dal Baccarini.

Al 1878 l'Italia possedeva 8263 km. di ferrovie in esercizio, cioè 28 metri per ogni km.² e 297 per ogni mille abitanti, ma la rete era incompleta ed insufficiente. Tre provincie (Belluno, Sondrio e Trapani) ne erano ancora sprovviste, ed il sistema delle linee litoranee presentava ancora una grande discontinuità lungo il versante tirreno, nelle provincie di Salerno, di Cosenza, e nelle Calabrie. Il Baccarini presentò dunque il suo progetto, ma prima che esso arrivasse alla discussione cadeva il Ministero, e ai Lavori pubblici essendo andato il Mezzanotte, uomo mediocre, la cura di rimaneggiare il progetto fu assunta dal Depretis, che ritornò ai suoi primitivi piani, e riuscì a portarli alla discussione solo nell'aprile del 1879.

Il progetto Baccarini prendeva le mosse dal concetto che lo Stato dovesse costruire direttamente solo le linee di interesse internazionale, e le nazionali di primo e secondo ordine, sempre che per queste ultime Comuni e Provincie prendessero formale impegno del pagamento del decimo o del quinto del prezzo di costruzione, a titolo di quota di concorso. Quindi l'obbligo e la facoltà delle costruzioni per lo Stato si limitava in modo assoluto alle linee di prima categoria, e in modo relativo a quelle di seconda e terza categoria. Per le altre linee di interesse locale, cioè per quelle della quarta e della quinta categoria, i termini erano invertiti: l'ente interessato diventava imprenditore e lo Stato assumeva solo l'obbligo del concorso promesso (1).

Il concetto che informava, invece, quella che (dopo la crisi ministeriale) divenne la legge delle costruzioni ferroviarie del 1879, risultò ben diverso, perchè fu tolta ogni distinzione, e si stabilì che lo Stato da semplice sovventore diventasse quasi sempre costruttore diretto, in luogo dell'industria privata, risvegliata a mezzo delle concessioni alle Provincie. Mentre crescevano le attribuzioni dello Stato,

(1) Cfr. *Atti Parl. Cam. Dep.*, sessione 1878, *Relazione MORANA* al disegno di legge Baccarini.

crecevano pure i chilometri e le linee che lo Stato si impegnava di costruire; ma non crescevano, come fa notare il Rava, i milioni destinati alla spesa. Nel disegno di legge del 1877 (Depretis) era proposta la costruzione di 3222 km. (di cui 1000 indeterminati) di ferrovie, per 826 milioni di spesa complessiva. In quello del 1878 (Baccarini) le cifre fondamentali erano conservate, salvo l'aggiunta di qualche linea allo scopo di mantenere la promessa — data fin dal 1862 e non mai osservata — ad alcune provincie, e di riparare, soprattutto, alla mancata costruzione dell'Aquila-Rieti e della Termoli-Campobasso. Le linee di 1^a, 2^a e 3^a categoria, da costruirsi dallo Stato col concorso delle provincie interessate, erano 15 per 1632 km., per l'importo previsto di L. 324 mila a km., cifra non troppo lontana dalla spesa media sostenuta da altri Stati di Europa, per il completamento delle loro linee ferroviarie, nè troppo lontana dai risultati messi in luce dalle nostre liquidazioni finali. Di 4^a categoria, invece, si avevano 25 linee di km. 1362, e del costo approssimativo di 160 mila lire per km. Le prime quattro categorie, quindi, con 40 linee per km. 2994, portavano una spesa prevista di 746 milioni, cioè L. 250 mila per km. Per corrispondere alle esigenze locali si consentiva, poi, facoltà al Governo di concedere, in via amministrativa, con le norme della legge sui lavori pubblici, altri 700 km. di ferrovie, calcolati in L. 120 mila per km. e da costruirsi magari a scartamento ridotto. In tutto km. 3694 per 831 milioni di spesa, di cui 651 a carico dello Stato, ed il resto a carico delle Provincie.

Lungo la discussione parlamentare, con la relazione Morana, si era saliti a 4505 km., abbassando la media del costo chilometrico. Cambiato Ministero, col rimaneggiamento Depretis-Mezzanotte, si arrivò a 4234 km., più km. 1341 di ultima categoria, e si ridusse ancora il costo chilometrico per non chiedere alla Camera troppi milioni. I mezzi finanziari si sarebbero procurati con l'emissione, per la durata di 15 anni, di obbligazioni 5 % rimborsabili a 75 anni.

Com'era facile prevedere, l'arrendevolezza del Governo e della Camera scatenò una valanga di richieste; si agitò non solo l'ambiente parlamentare, ma tutto il paese, perchè ognuno voleva la propria ferrovia e la voleva di prima categoria! La discussione alla Camera andava per le lunghe; la sorte del progetto, malgrado la splendida difesa che ne aveva fatto il Grimaldi, sembrava sempre più incerta, ed allora Depretis, furbo come sempre, ed esperto navigatore nelle acque parlamentari, decise di intervenire con una delle sue solite bombe, al fine di ridurre la discussione.

Poichè ognuno si lamentava del posto assegnato alle linee a cui

più teneva, e perciò cercava di ottenere uno spostamento, il Depretis, fra la sorpresa generale, propose che il termine assegnato per la spesa fosse portato a 20 anni, sulla somma già concordata di 60 milioni, e con i fondi così ottenuti si sarebbero... promosse di categoria le linee assegnate alla 2^a, 3^a e 4^a e si sarebbe pure dato qualche vantaggio a quelle del « limbo », cioè a quelle della quinta categoria (1). E poichè durante la discussione erano state aggiunte altre linee, delle quali non si avevano progetti studiati e notizie sicure del costo, si arrivò così a km. 4620, riducendo il costo a L. 234.640 per km.; poi si autorizzò la concessione di km. 1530 di linee di 4^a categoria: in totale si ebbero 6109 km. al costo medio di L. 203.000 e complessivo di oltre 1.242 milioni, di cui 1.073 a carico dello Stato, e 169 milioni a carico delle provincie.

Così il costo delle linee previste nel 1878 in L. 323.500 per km., escluso il materiale mobile e l'interesse durante la costruzione, fu ridotto di un terzo o quasi! I fatti dimostrarono che le somme stanziare furono insufficienti per tutti i tronchi la cui costruzione fu deliberata (2), ma se si può fare rimprovero al Parlamento di avere agito con alquanto precipitazione, non vi ha dubbio che l'estensione della rete, deliberata in quell'occasione, rappresentò un elemento decisivo per accelerare il progresso economico del paese. Quando, a disegno di legge approvato, la Camera volle manifestare il suo compiacimento ed i suoi ringraziamenti agli artefici della legge, l'indirizzo fu approvato per il Presidente della Giunta, per il Relatore, e per il Presidente della Camera, ma fu respinto per il Depretis, che pure con la sua generosità aveva eliminato gli ostacoli (3). La natura umana è veramente strana!

Approvato dal Senato, il progetto Depretis divenne la legge 29 luglio 1879 che, oltre ad avere reso possibile la costruzione di molte linee ferroviarie, fu importante per avere affermato la distinzione fra le ferrovie complementari, da costruirsi a carico totale o parziale dello Stato, e le secondarie, da darsi in concessione con sussidi integrativi da parte dello Stato. Inoltre si ammise la possibilità che privati o enti potessero sostituirsi allo Stato nella costruzione ed esercizio delle complementari di seconda e quarta categoria, la possibilità dello scartamento ridotto per le linee non di prima

(1) Cfr. DEPRETIS, *Discorsi*, VII, pag. 337.

(2) Cfr. L. RAVA, *Le ferrovie*, ecc., *op. cit.*, pagg. 784 e segg. e *Opere pubbliche*, pagg. 803 e segg.

(3) Cfr. ARBIB, pag. 764.

categoria, e per la costruzione delle ferrovie secondarie, abbandonando il sistema delle garanzie, si autorizzò quello delle sovvenzioni in ragione di lire mille a km. per 35 anni (1): si attuava, cioè, l'idea esposta dal Sella nel 1871.

Fra il 1879 ed il 1880 furono aperti al traffico km. 508 di ferrovie, e quindi al 31 dicembre 1880 la rete era arrivata a 8713 km., con una lunghezza media esercitata di 8512, mentre il prodotto totale aveva già superato i 180 milioni.

Cosa rappresentava dal punto di vista economico il patrimonio ferroviario? La risposta non è certo facile. Prendendo per base il prezzo di riscatto della rete dell'Alta Italia, cioè 613 milioni per 3300 km. di ferrovie, si avrebbe un prezzo unitario di circa 190 mila lire a chilometro, cifra che per le altre reti deve essere, però, aumentata di almeno il 25 %, per il maggior costo derivante dalle difficoltà tecniche e geografiche della costruzione. Adottando un prezzo medio di 230 mila a km. per tutta la rete, il costo degli 8713 chilometri del 1880 sarebbe ascenso a circa due miliardi, senza tener conto, beninteso, dei sussidi per garanzie di prodotto e dei mancati interessi dei capitali delle società. Il materiale mobile e gli approvvigionamenti si possono considerare, largamente, in proporzione del 25 % del materiale fisso, e quindi in cifra pari al mezzo miliardo.

Qual'era il rendimento di questo capitale? Dal punto di vista economico non è possibile fare calcoli di sorta, perchè sarebbe necessario accertare il valore del servizio reso dalle ferrovie, ed è chiaro che questo accertamento è impossibile. Dal punto di vista finanziario il calcolo del rendimento fu fatto dal Baccarini e dal Grimaldi, discutendosi il progetto sulle nuove costruzioni, ed i dati da essi comunicati dimostrano che il margine di remunerazione assicurato al capitale era veramente modesto. Secondo i dati del Baccarini, 14 linee dell'Italia superiore ed una dell'Italia centrale davano un prodotto superiore al 4 % sul capitale d'impianto; 26 linee dell'Italia superiore, 13 della centrale, 6 della meridionale e 3 della Sicilia davano un utile inferiore al 4 %; 13 linee dell'Alta Italia, 2 della centrale, 7 della meridionale, 1 della Sicilia e 1 della Sardegna davano un prodotto lordo che non copriva le spese d'esercizio. Secondo i calcoli del Grimaldi, in base a dati ufficiali per il 1877, il prodotto delle ferrovie, ragguagliato al chilometro, e tolte le spese di esercizio, stava nel seguente rapporto al costo di costruzione:

(1) Cfr. *Opere pubbliche*, pag. 209.

3.449 Km.	dell'Alta Italia	davano il 3.26 % del capitale di costruzione
1.638 »	delle Romane »	l'1.41 % » »
1.443 »	delle Meridionali »	l'1.62 % » »
181 »	di ferrovie private »	l'1.78 % » »
1.333 »	di Calabro Sicule »	una perdita di 358 lire per km.
198 »	delle Sarde »	» » 2.609 » » (1)

Come si vede, il bilancio della nostra azienda ferroviaria era sempre in disavanzo ed in una situazione, che l'avvenire non avrebbe certo visto migliorare.

8. — Passando all'esame del traffico illustreremo i dati contenuti nella Tav. VI.

TAV. VI.

Dati principali sulla rete ferroviaria Italiana.

	Lunghezza assoluta al 31 dicembre	Prodotto lordo	Spese di esercizio	Prodotto netto	Prodotto per chilometro esercizio	Treni m. effettuati (m. l. o. ff.)	Numero dei viaggiatori (milioni)	Merci a piccola velocità	
	Km.	(1)	(1)	(1)	L.			000 di tonnellate	milioni di Ton. Km.
1871	6377	108.8	—	—	17363	—	—	—	—
1872	6754	125.6	68.4	57.2	19140	24.8	25.5	5696	678
1873	6882	136.5	80.4	56.1	20213	26.6	26.3	6545	775
1874	7373	141.5	89.8	51.7	20281	28.0	27.3	6710	812
1875	7675	145.9	93.6	52.3	19701	28.7	28.0	6805	821
1876	7935	152.4	101.3	51.1	19806	30.5	28.1	7146	886
1877	8178	154.4	102.2	52.2	19392	31.3	28.1	7506	929
1878	8208	154.8	102.2	52.6	18936	32.0	29.0	7507	884
1879	8328	164.7	101.1	63.6	19866	33.0	30.4	8372	1013
1880	8713	180.1	122.3	57.8	21159	35.6	32.5	9329	1120
Indice:									
1872 = 100	129.0	144	178.7	101.5	110.5	143.5	127.2	163.7	165.2

(1) Milioni di lire.

Come si vede la rete si è sviluppata nel decennio di 2336 km., cioè di poco meno di un terzo della rete esistente al 1871. Il prodotto lordo è passato, invece, da 109 a 180 milioni, con un aumento

(1) Citato da MAFFEO PANTALEONI, in *Scritti vari di economia*, serie III, Roma, Castellani, pag. 181.

di 71 milioni, corrispondente ai due terzi del traffico del primo anno, ciò che vuol dire che l'estensione della rete determinò un incremento di traffico nelle linee già in esercizio, cosa del resto perfettamente naturale. Il prodotto lordo chilometrico, nella media del primo quinquennio, è stato di 19340 lire e nel secondo di 19832, ma prendendo i dati estremi 1871 e 1880 si nota una differenza di 3796 lire a km., che ne denota l'effettivo aumento. Le spese di esercizio segnarono purtroppo un ritmo di incremento più accelerato, e quindi il prodotto netto, che era di 57.2 milioni al 1872, e cioè di 8713 lire per km. esercitato, rimase nell'insieme immutato, mentre il prodotto netto chilometrico si ridusse a 6793 lire. Complessivamente nei nove anni 1872-80, mancando i dati completi per il 1871, si ebbe un prodotto lordo totale di 1347 milioni, contro una spesa totale di 861, e quindi con un ricavo netto di 486 milioni. Poichè la lunghezza media della rete nei nove anni fu di 7783 km., corrispondenti ad un capitale di poco più di due miliardi di lire, la sua remunerazione sarebbe stata di circa il 22 % in 9 anni, cioè del 2,50 % all'anno.

A formare i 495 milioni di utili le varie reti, concorsero nella seguente misura (in milioni di lire):

	Prodotto lordo	Spese di esercizio	Prodotto netto	% del netto sul lordo
Alta Italia . . .	847	474	373	43.9
Romane	237	168	69	28.8
Meridionali . . .	196	139	57	29.1
Calabro-Sicule . .	57	66	— 9	— 15.8
Sarde	10	14	— 4	— 40.0
Regno . .	1347	861	486	36.1

Come si vede l'apporto maggiore di prodotto netto è dato dall'Alta Italia; Meridionali e Calabro-Sicule non differiscono gran che, sia nelle cifre assolute, che in quelle percentuali; gli altri due gruppi sono negativi ed in proporzioni molto rilevanti.

Passando all'esame del traffico notiamo che i treni-chilometro effettuati sono cresciuti del 43,5 %; l'aumento della rete è stato solo del 29 %, cioè leggermente superiore a quello verificatosi nel numero dei viaggiatori passato da 25,5 a 32,5 milioni. Le cifre più rilevanti di aumento sono date dal trasporto di merci a piccola velocità (1);

(1) Dobbiamo rinunziare a dati completi per il trasporto del bestiame e delle merci a grande velocità perchè nel periodo 1876-1879 le statistiche furono elabo-

rate con altro criterio. Accenniamo tuttavia che il trasporto di merci, bagagli, derrate alimentari a grande velocità, da 282 mila tonn. al 1872, raggiunse le 503 mila nel 1880, con un prodotto corrispondente di 10,1 e 16,5 milioni di lire. Il bestiame trasportato, fra grosso e piccolo, fu di 1,130 mila capi a grande velocità, e di 674 mila capi a piccola velocità.

(1) Ecco come si ripartiva il parco ferroviario fra le varie reti:

	Alta Italia	Romane	Meridionali	Calabro Sicule	Sarde	Totale
Lunghezza della rete Km. { 1872	3006	1586	1327	651	151	6754
{ 1880	3564	1673	1441	1262	365	8713
Locomotive. { 1872	638	194	207	52	11	1105
{ 1880	753	255	226	134	22	1443
Vetture { 1872	1978	849	671	246	32	3801
{ 1880	2220	901	645	480	65	4586
Carri. { 1872	11408	3217	2500	501	102	17734
{ 1880	14907	3739	3257	1599	291	24286

Si avverte che il totale non indica soltanto la somma delle cifre parziali, ma comprende i dati relativi a piccoli tronchi esercitati da varie società minori.

nuzione nel numero delle vetture; ma non si deve omettere che l'aumento del numero nelle altre reti era in buona parte neutralizzato dal peggioramento della qualità, accentuatosi specialmente in quel quadriennio 1876-1880 in cui le Società, sapendo di essere concessionarie per un tempo limitato, non ne curarono più nè la rinnovazione, nè la manutenzione.

CAPITOLO V. **La Finanza**

SEZIONE I. **Politica Finanziaria**

1. Le proposte di Sella per il *deficit* di bilancio e di tesoreria — 2. Il macinato, il pareggio e la caduta di Sella — 3. Il pareggio raggiunto da Minghetti — 4. La Sinistra e il bilancio — 5. Il programma finanziario di Depretis — 6. La proposta di soppressione della tassa sul macinato — 7. La soppressione del macinato e gli ultimi provvedimenti del decennio.

1. — Inaugurando il 5 dicembre 1870 la prima legislatura dell'Italia una, il Re Vittorio Emanuele, accennando al problema della finanza, così si esprimeva: « Ci converrà poi riprendere con la « più grande alacrità l'opera forzosamente interrotta dell'assetto definitivo delle nostre finanze. Compiuta finalmente l'Italia, non vi « può essere fra voi altra gara che quella di consolidare con buone « leggi un edificio, che tutti abbiamo contribuito ad erigere ». La parola del Sovrano fu ascoltata dal Parlamento e, soprattutto, dal paese, il quale grazie ai nuovi pesi tributari, che gli furono imposti, in meno di un quinquennio poté salutare il pareggio del bilancio.

Il 1871 non era cominciato sotto buoni auspicii. Le complicazioni politiche, create dalla guerra franco-prussiana, avevano imposto la rinuncia ad alcune delle economie, che si erano predisposte nei bilanci militari, allontanando, così, quella meta verso di cui tendeva, con spasmodica ansia, il Governo, e soprattutto il Sella. Questi continuò a consacrare le più assidue cure, con una salda e meravigliosa tenacità di propositi, alla grande opera, che avviò a buon termine, antepo-
nendo alla seduzione dell'applauso popolare del momento la fiducia nella tarda giustizia, che gli avrebbero reso il tempo ed il successo (1).

(1) Vedi P. S. MANCINI, *Commemorazione di Sella alla Camera*, in *Discorsi*, VII, pag. 406.

L'esercizio del 1870 si era chiuso con circa 90 milioni di disavanzo; le previsioni per il '71 erano per un disavanzo minore, grazie ad una cospicua riduzione nel bilancio del ministero della guerra, ma nel corso del 1870 se ne dovettero di nuovo aumentare le dotazioni, e così il *deficit* previsto salì a 37 milioni, non compreso il centinaio di milioni destinato alle costruzioni ferroviarie ed all'ammortamento del debito pubblico, che avrebbero dovuto essere fronteggiati con operazioni di credito. In quanto alla situazione del Tesoro, Sella calcolava in poco meno di 200 milioni il *deficit* di cassa, ed essendo impossibile o estremamente difficile la emissione di un prestito, per il largo ricorso al mercato dei capitali, che la Francia era allora obbligata a fare per cifre ingenti, egli pensò di ricorrere per 150 milioni ad un aumento della carta in circolazione, e per il resto ad un aumento decimale delle imposte.

Nei progetti presentati, Sella proponeva lievi ritocchi al sistema tributario vigente, diretti a procurare alcune decine di milioni, a complemento del gettito, già rilevante, delle imposte esistenti. Ormai il bilancio aveva raggiunto un assetto, che garantiva prossima la meta del pareggio; le entrate ordinarie del 1871 erano previste in 1002 milioni, contro 1118 di spese, oltre le costruzioni ferroviarie, e fornivano, perciò, i nove decimi dei mezzi occorrenti allo Stato per le sue esigenze ordinarie, e se queste ultime erano destinate ad accrescersi, molte imposte erano suscettibili di dare un gettito maggiore.

Per colmare il disavanzo di bilancio e di cassa Sella avrebbe voluto ricorrere ad un aumento delle imposte, ma le sue proposte incontravano una forte opposizione, perchè le aliquote delle imposte dirette erano così alte che non sarebbe stato possibile spingerle oltre, senza accentuare quel fenomeno di evasione che già si manifestava in forma rilevante. Come osserva il Bonghi, infatti, il contribuente italiano, senza ciarle nè chiasso, aveva accettato la guerra che il fisco bandiva, e giuocava di sottigliezza con esso ricorrendo all'evasione al tributo, e all'occultazione dei redditi. Si vedeva così che la media del reddito imponibile, per esempio, degli avvocati risultava di 770 lire ma, come il Bonghi faceva rilevare, su queste 770 lire lo Stato chiedeva 101 lira di imposta, dove in Inghilterra, per il reddito effettivo corrispondente a quell'imponibile, non si sarebbe pagato nulla; e per pagarne 101, con l'*income tax* al 2,60 %, un avvocato avrebbe dovuto avere un reddito di 4000 lire. Era dunque l'esagerazione della tassa quella che produceva necessariamente la frode, facendo incamminare tutti sur una via che era deleteria per la mora-

lità del paese. L'esagerazione delle aliquote era forse diventata già tale, che persino il rimorso non sorgeva più nell'animo di chi frodava la legge, e non nasceva più nell'animo di chi la sapeva frodata da altri, la censura contro chi se ne rendeva colpevole, perchè si sentiva che con l'evasione si voleva salvare, come si sia, dalle averse ed averse unghie del fisco (immaginate sempre più averse ed averse che non fossero) quel tanto dei risparmi, che bisognavano per nutrire la famiglia, quel tanto forse che il cittadino avrebbe adoperato, non solo al miglioramento della sua fortuna privata, ma allo stesso aumento della fortuna pubblica. « Si guardi, concludeva il Boghi, in che assurdo triste, doloroso noi siamo. Non vi potrebbe essere maggiore sventura per un paese se arrivasse il giorno in cui i suoi contribuenti dovessero scegliere tra dichiarazioni false e bugiarde da una parte, o dichiarazioni leali bensì dall'altra, ma che lascino facoltà, diritto e modo al fisco di assorbire tutta la somma dei risparmi del paese » (1).

L'on. Sella si arrese alla richiesta della Camera, di non toccare le imposte dirette, accettando di ricorrere solo alle imposte indirette, e presentò provvedimenti tributari, che nel maggio-giugno 1871 furono discussi ed approvati. Con la legge 16 giugno fu ordinata la perequazione dell'imposta fondiaria fra la provincia di Roma ed il resto del Regno, furono aumentati alcuni dazi di importazione sul petrolio e sui cereali, e fu modificata la tariffa consolare. Fu poi autorizzata l'operazione di anticipo di 150 milioni da parte della Banca Nazionale per il Regno d'Italia, operazione effettuata immediatamente al tasso del 0,50 % all'anno, contro deposito di rendita 5 %₁₀₀, calcolata al corso di 70, e che avrebbe dovuto essere ritirata alla ripresa dei pagamenti in metallo. Il deciso trasferimento della capitale a Roma faceva sorgere la necessità di ordinare una revisione dell'imposta sui fabbricati per Firenze (legge del 26 marzo 1871), mentre si provvedeva a risolvere un altro grave problema con la legge 20 aprile, n. 292, sulla riscossione delle imposte dirette, la cui applicazione era stabilita per il 1° gennaio 1873. Era questo un provvedimento che si trascinava fin dal 1862, e che finalmente arrivava a sistemare una questione di grande gravità per i sistemi diversi in vigore nelle varie regioni del Regno, e che si ripercuotevano sulla rapidità con cui le somme dovute dai cittadini arrivavano nelle casse dello Stato (2). Fu poi approvata la liquidazione dei conti

(1) Cfr. BONGHI, *Discorsi*, I, pag. 338.

(2) Il Sonnino, anche dopo l'approvazione di questa legge, trovava che le

consuntivi degli esercizi 1862 a 1867 e 1868, per i quali si fece un conto unico, in maniera da aprire la strada ad un effettivo controllo del Parlamento; ed infine, con legge 29 giugno, n. 339, fu disposta l'unificazione del debito pubblico romano.

Ma la situazione, pur essendo migliorata assai, era ancora ben lungi dal consentire al governo di non chiedere nuovi sacrifici ai contribuenti, oltre i 60 milioni chiesti nel corso del 1871. Quando il 12 dicembre 1871 Sella fece un esame delle condizioni della nostra finanza, spingendo lo sguardo ben più lontano dei limiti assegnati al bilancio in discussione, cioè quello del 1872, egli tentò di prevedere quali sarebbero stati i bisogni del Tesoro fino al 1876, tenendo conto delle entrate in atto sicure, e dell'incremento probabile del loro gettito, delle spese e del loro logico aumento, e delle scadenze dei debiti di tesoro lungo il periodo. Egli calcolava ad oltre 700 milioni il *deficit* di tesoreria, e per fronteggiarlo proponeva vari provvedimenti, escludendo però in modo assoluto altre emissioni di rendita. Occorre provvedere, egli diceva, ai bisogni del Tesoro senza percorrere la terribile via di aggravare il bilancio, opera che distrugge tutto ciò che si fa di buono, ed egli, perciò, proponeva che si vietasse al Ministro delle Finanze la facoltà di alienare la rendita, alla cui emissione era autorizzato dalle leggi vigenti, se non al saggio di 85 (1).

I 700 e più milioni di *deficit* erano formati: per 160 milioni da spese per costruzioni ferroviarie; per 400 milioni da annullamento di debiti rimborsabili; per 170 milioni da disavanzi previsti dei bilanci fino al 1876. Partendo da un *deficit* di 70 milioni per il bilancio del 1872, egli domandava nuove entrate per 30 milioni, in maniera da ridurre a 40 milioni il disavanzo del 1873, e calcolando il maggiore gettito dei tributi esistenti in ragione di 10 milioni all'anno, il *deficit* del 1874 era previsto in 30 milioni, via via riducendosi quello degli anni successivi fino a scomparire nel bilancio di previsione del 1877. Le nuove entrate da lui domandate dovevano derivare per 10 milioni da un'imposta di fabbricazione sui tessuti, in corrispondenza ad un aumento del dazio di importazione; da un aumento del dazio sul caffè e sul petrolio per altri dieci (2), e per il resto

nostre tasse dirette colpivano duramente il piccolo agricoltore, per l'epoca inopportuna, e dovunque uniforme, della loro esazione, e sosteneva che la tassa ideale per l'agricoltore sarebbe stata quella la cui esazione corrispondesse coll'epoca dei raccolti principali del luogo. Cfr. *La Sicilia*, pag. 235.

(1) Cfr. SELLA, *Discorsi*, III, pag. 364.

(2) Sella giustificava l'aumento della tassa sul petrolio dicendo che il petro-

da un rimaneggiamento delle tasse di registro e bollo. Con questi provvedimenti egli contava di arrivare in quattro anni al pareggio, parola che nel suo intendimento, come egli aveva spiegato qualche anno prima, e riconfermato dopo, significava «pareggiare le entrate con le uscite, mettendo fuori conto le riscossioni e i pagamenti relativi al patrimonio fruttifero» (1).

In quanto ai 500 milioni occorrenti per il debito, che sarebbe venuto a scadere, e per le costruzioni ferroviarie, Sella, se escludeva il ricorso alle emissioni di rendita, non pretendeva di cavarli tutti dalla carta moneta. All'emissione di biglietti egli domandava solo 300 milioni nei sei anni, e per il resto egli pensava di provvedere: 1°, affidando il servizio di tesoreria ai quattro grandi istituti di credito (Banca Nazionale, Banca Toscana, Banco di Napoli e Banco di Sicilia) in maniera da fare a meno di alimentare con fondi del Tesoro i bisogni delle tesorerie provinciali, che richiedevano circa 80 milioni di lire; 2°, modificando la convenzione conclusa nel 1870 con la Banca Nazionale sul collocamento delle obbligazioni ecclesiastiche, nel senso di destinare il ricavato della vendita ad anticipazioni al Tesoro, contro deposito di rendita, invece di destinarle alla diminuzione della circolazione, ciò che consentiva di utilizzare subito la somma di 100 milioni, e lasciava sperare che negli anni seguenti si sarebbe avuto un altro centinaio di milioni; 3°, escogitando un sistema di conversione dei debiti di prossima scadenza, mediante l'intervento della Banca Nazionale; 4°, infine, vendendo le 260 mila obbligazioni delle ferrovie Romane, che erano in possesso del Tesoro a garanzia di un credito di 46 milioni, largamente coperto dal prezzo di borsa dei titoli.

Non si può negare al piano del Sella una larghezza di concezione veramente notevole, e che dimostrava essere in lui ormai profondamente radicata la convinzione che, oltre a non aumentare il debito pubblico, non avrebbe dovuto più gravarsi la mano sulle imposte dirette. Nè le sue previsioni erano viziate da soverchio ottimismo, perchè, malgrado tutto, il pareggio si conseguì proprio nell'anno in

lio era un genere di cui, da una parte cresceva il consumo, e dall'altra diminuiva il prezzo. Tutti coloro, che avevano fatto grandi speculazioni sul petrolio, avevano avuto delle perdite perchè il prezzo era andato sempre diminuendo. Io veggo dunque, diceva il Sella, un aumento di consumo ed una diminuzione di prezzo, epperò se lì in mezzo si caccia un tantino la finanza, la quale ha tanto bisogno di aumentare le entrate, non ci sarà poi gran male. Cfr. SELLA, *Discorsi*, III, pag. 359.

(1) Cfr. SELLA, *Discorsi*, V, pag. 394.

cui egli riteneva che si sarebbe verificato. Abituato ormai da gran tempo agli *omnibus* finanziari, e deciso a dare attuazione ai suoi piani, egli presentò senz'altro alla Camera un disegno di legge diviso in più parti e cioè: disposizioni intorno alla facoltà di alienare rendita pubblica; convenzione colla Banca Nazionale per un mutuo di 300 milioni di lire in biglietti; convenzione per il passaggio del servizio di tesoreria alle banche; progetto di convenzione per il passaggio alla Banca Nazionale delle spese per il servizio del prestito nazionale; disposizioni relative alla riscossione dei crediti del tesoro; modificazioni alle leggi relative alle tasse di registro, bollo, manomorta, società, ipoteche e concessioni governative; modificazioni alla tariffa doganale; provvedimenti relativi alla repressione del contrabbando, all'abolizione della franchigia doganale di Civitavecchia, ed alla conversione del porto franco di Genova in magazzino generale.

Questi provvedimenti furono deferiti all'esame di una Commissione speciale composta di 15 deputati e presieduta dal Minghetti relatore generale, mentre altri commissari riferirono sulle parti speciali. La commissione, pur non essendo formata tutta da amici del Sella, esaminò accuratamente le proposte, e in quanto alle modificazioni alla tariffa doganale consentì nell'aumento del dazio del petrolio e nelle disposizioni relative alle tare, ma non reputò accettabile l'aumento sul caffè, salvo che in minima parte, perchè il contrabbando, già esteso, ne avrebbe ricevuto nuovo incitamento, di maniera che l'erario avrebbe potuto perderci, anzichè guadagnare. A compensare ciò che il ministro sperava da quell'aggravio, essa proponeva di alzare il dazio sulle macchine importate dall'estero, e ciò perchè, come abbiamo già visto, le macchine pagavano meno che il materiale greggio occorrente per fabbricarle.

Passando ad esaminare il progetto di cedere il servizio di tesoreria agli istituti di credito, il relatore osservava che la proposta aveva ormai in Italia una storia parlamentare, poichè da oltre venti anni era stata più volte avanzata; ma, ora per una ragione, ora per un'altra, essa era stata sempre respinta, « il che non poteva attribuirsi a partito politico, perchè uomini discrepanti d'opinioni si accordarono in condannarla od assolverla ». Il provvedimento ritornava, ora, sotto forma di una quadruplice convenzione colla Banca Nazionale, colla Banca Toscana, col Banco di Napoli e con quello di Sicilia, e la Giunta ammetteva essere questa, nelle circostanze di allora, la sola forma in cui tale operazione potesse presentarsi, perchè il concetto di affidare il servizio ad una Banca sola ed unica, se pur

teoricamente da taluno vagheggiato, non trovava nessuno che ne sostenesse la opportunità e la possibilità.

Circa il disegno di legge sulla emissione dei biglietti il relatore riconosceva che il nostro disavanzo, aumentato per le condizioni generali dell'Europa e per quelle speciali dell'Italia, difficilmente avrebbe potuto sanarsi, continuando ad emettere ogni anno rendita pubblica: il pagamento degl'interessi avrebbe assorbito quella maggiore entrata, che era sperabile dal notevole incremento della ricchezza e anche da qualche nuovo aggravio. E perciò, per quanto fosse spiacevole il ricorrere alla emissione di altri biglietti, pure fra i due espedienti si riconosceva che questo fosse il meno grave. Il bisogno della circolazione, secondo tutti gl'indizi che se ne avevano, sembrava permetterlo ed era presumibile che, continuando in un indirizzo di politica savia e prudente, e ove circostanze eccezionali non venissero a gettare perturbazioni sul mercato, una emissione graduata di 300 milioni in 5 anni non sarebbe stata soverchia. Ma siccome questa previsione era ben lungi dalla certezza, così il Minghetti, relatore, opinava che, qualora da indizi contrari si potesse ragionevolmente dubitare che il segno rappresentativo della moneta fosse divenuto sovrabbondante al bisogno, o che la fiducia pubblica fosse scossa, sarebbe stato necessario far sosta immediatamente, e prendere altro cammino. Perciò la Giunta proponeva che ogni anno, in sede di bilancio, si determinasse la somma di biglietti da emettersi, considerando i 300 milioni come limite massimo di emissione nel corso di 5 anni. Ed approvando di sospendere intanto ogni alienazione di rendita, da farsi per conto dello Stato in virtù delle leggi vigenti, escludeva che si dovesse determinare sin da allora il prezzo al quale l'emissione avrebbe potuto di nuovo essere ripresa (1).

Non tutte le proposte di Sella ebbero alla Camera buona fortuna, e la peggio toccò a due di quelle dirette a procurare nuovi tributi, e cioè alla tassa di fabbricazione dei tessuti ed alle modificazioni alle tasse di registro e bollo, mentre la proposta di affidare alle banche il servizio di tesoreria, senza essere del tutto respinta, fu rimandata ad altra sessione. Furono, invece, con legge 19 aprile 1872, n. 759, approvate le altre, e cioè: quella relativa all'aumento dei dazi sul caffè, petrolio e macchine, quella che limitava l'emissione di rendita pubblica, e quella che approvava la convenzione con la Banca Nazionale, per il mutuo di 300 milioni, ed il concorso della Banca alla conversione del prestito forzoso del 1866, con fa-

(1) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, V, pagg. 197, 213 e 219.

coltà alla Banca di raddoppiare il suo capitale, senza però aumentare la circolazione propria (1).

2. — L'approvazione delle proposte per la riscossione dei crediti del tesoro dette modo al Sella di difendere, a qualunque costo, gl'interessi della finanza verso i contribuenti morosi ed i debitori recalcitranti, ma contribuì ad aumentare la sua impopolarità, e ad accentuare lo stato di guerra fra fisco e cittadini, che determinava una perenne lotta parlamentare fra il Ministro e i deputati fattisi difensori dei contribuenti (2). Nessuno osava affermare che non si dovessero mantenere in ordine le finanze e pareggiare le entrate alle spese, ma accusavasi Sella di procedere per una via falsa e pericolosa, badando solo a smungere spietatamente, e come che fosse, i contribuenti, senza preoccuparsi dell'effetto, che il suo metodo produceva sulla pubblica fortuna. Il paese, si diceva, ogni giorno più impoverisce e si estenua; governando la finanza in diverso modo, si sarebbero naturalmente svolti tutti gli elementi della sua ingenita prosperità, ed ognuno si sarebbe trovato a suo agio. I contribuenti in massa urlavano all'orecchio dei deputati e li spingevano a gridare alla lor volta alla Camera, principalmente dolendosi che il fisco, attentamente scrutando nei redditi di ciascuno, esigesse quello che per lo innanzi non era stato mai chiesto. La più oculata ricerca dei redditi per colpirli, e conseguentemente la più severa esecuzione delle leggi per la riscossione, obbligando tutti a pagare quanto dovevano, esasperava i cittadini e li faceva prorompere in invettive contro il governo

(1) Il prestito del 1866, originariamente costituito nella somma di 353 milioni, era stato già ridotto, per rimborsi effettuati, a 311 milioni, e lo Stato doveva procurarsi, oltre al fondo dei premi, circa 23 milioni al semestre per il servizio di ammortamento. Con la convenzione del 1872 fu assegnata alla Banca una rendita perpetua di 19 milioni, con la quale la Banca avrebbe effettuata la conversione, nei confronti dei privati, dando per ogni titolo del prestito L. 5,40 di rendita perpetua. Ad operazione finita il guadagno o la perdita sarebbero stati divisi fra Stato e Banca. Il Messedaglia calcolò che l'operazione consentì al Tesoro di alienare la rendita ad un saggio più alto di quello di mercato. Cfr. *PLEBANO*, I, pag. 389.

(2) Per effetto dell'opera di Sella i residui attivi e passivi diminuirono in grande misura. I residui attivi nel 1870 ascendevano a 505 milioni, ed i passivi a 441, con un totale di 946 milioni, contro 660 milioni alla fine del 1872. Occorre però avvertire che nel conto generale del Regno del 1870 mancavano i residui relativi alla provincia di Roma, in 71 milioni per i passivi e 59 per gli attivi, e quindi la diminuzione effettiva dei residui per il biennio fu di 416 milioni, ciò che dimostra che durante la gestione Sella furono affrettati e pagamenti e riscossioni. Cfr. *SELLA*, *Discorsi*, V, pag. 716.

e contro i ministri, e così, mentre si gioiva per il felice acquisto di Roma, e pel trasporto della Capitale e del Parlamento in quella città, gli animi erano esacerbati e furiosi per la durezza dei sistemi fiscali.

Contro il Ministero inveivano non soltanto i suoi avversari politici, ma anche gli amici del Gabinetto, che cominciarono a mormorare che, insomma, le lagnanze dovevano essere giuste, se tutti i cittadini ad un modo e così acutamente gridavano. Sotto la furia di questa tempesta Sella rimaneva impavido, tenace nei suoi propositi, fermissimo, dice l'Arbib, nel voler toccare la meta, convinto che egli aveva solo un dovere, cioè quello di mettere in ordine la finanza pareggiando l'entrata alla spesa. Uomo di grande probità, non concepiva neppure che la nazione vivesse in mezzo ai debiti, e assai più lo muoveva a sdegno il pensiero che, là dove alcuni puntualmente si sobbarcavano ai pesi imposti dalle necessità dell'erario, altri con sotterfugi riuscivano a sottrarvisi (1).

Le questioni e le lotte più gravi sorgevano dall'applicazione della tassa sul macinato, soprattutto per i metodi di riscossione, specialmente quando la Commissione d'inchiesta, appositamente nominata, si era schierata, in maggioranza, contro il contatore, vigorosamente difeso da Sella, con argomentazioni tecniche di indubbio peso, e con la prova che, tutto sommato, il sistema non era cattivo, perchè da meno di mezzo milione al mese al 1869, il prodotto mensile della tassa era salito a quasi 6 milioni. Confessava, sì, il Sella, parlando alla Camera il 2 aprile 1873 (2), che nei primi tempi delle sperequazioni dovettero esserci, e soprattutto ve ne furono in quei luoghi dove, in prossimità di molini forniti di contatore, altri ne erano sprovvisti. Ma a misura che la tassa si elevava le lagnanze diminuivano, mentre in passato moltissimi reclami pervenivano, soprattutto, per chiedere che il contatore fosse applicato ai mulini vicini per ristabilire la regolare concorrenza. Egli osservava poi che i risultati dell'inchiesta non erano poi così recisamente contrari al contatore come pareva alla Commissione (3); ammetteva che vi fossero delle sperequazioni,

(1) Cfr. ARBIB, pag. 214. I lamenti contro il Sella erano di vecchia data, Si veda in proposito l'opuscolo di PADOA, *Sullo sbilancio economico in Italia*, Firenze, 1866, che contiene un attacco a fondo proprio contro il Sella.

(2) Cfr. SELLA, *Discorsi*, V, pagg. 320 e segg.

(3) Dei sindaci interpellati 394, cioè il 13%, dissero che il sistema non era peggiorato e che andava benissimo. « Signori, diceva il Sella, il 13% dei sindaci i quali dicono va benissimo è già qualche cosa. Si dichiararono indifferenti 814, ed indifferenza in materia di tasse vuol dire che va molto bene. Se questi

ma escludeva che ci fossero delle regioni che, in blocco, pagassero molto più delle altre. Le sperequazioni erano il risultato di vari elementi, e determinavano una graduatoria di provincie, senza alcun riferimento alla loro situazione geografica (1). Egli faceva notare che mal si opponevano coloro i quali credevano di poter domandare nuove spese fidando in un forte aumento di gettito del macinato, soprattutto per l'elemento perturbatore dato dalla ripartizione del consumo fra grano e granturco, da alcuni calcolato in ragione di due terzi a un terzo, da altri stimato nella proporzione di 55 a 45. Io non domando meglio, egli diceva, che la tassa possa aumentare sino ai 100 o ai 140 milioni, ma temo che ci sia qui una completa illusione, perchè conviene aver presente, non solo l'entità della popolazione, ma anche le abitudini o il modo di alimentarsi, che sono diversissimi.

In quanto agli effetti indiretti della tassa, ricordando il vecchio proverbio che le tasse sono come le scarpe: più sono vecchie e meno se ne sentono le asperità, ammetteva che effettivamente le tasse importanti influiscono sulle cose e sui fatti, sulla distribuzione dell'industria e della ricchezza. « Una tassa sul macinato, egli diceva, influisce sulla distribuzione dei mulini e sul modo di macinare il grano; crea delle abitudini, fa sorgere degli stabilimenti; li distrugge o li modifica, e quindi io credo che sia pericoloso l'osservare i fenomeni, che troviamo in una provincia e volerli generalizzare per tutte le altre, ritenendo che uno stesso sistema debba dare uguali risultati per tutte le provincie del Regno ». Ed infine risalendo a considerazioni di più larga portata, e quasi vaticinando il futuro sviluppo delle nostre risorse idrauliche, accennava al fatto che i nostri molini avevano una forza motrice disponibile molto più grande di quella

sindaci avessero creduto che la farina era peggiorata figuratevi quali risposte avrebbero mandate. Quando il 27 % si dichiara indifferente ed il 13 % trova che va benissimo, si può dedurre che il 40 % di quelli che hanno risposto, ha trovato che non va male. Ma questo, egli soggiunse, è un risultato splendido! Provatevi a domandare, per esempio, se la ricchezza mobile non sia dannosa ai commerci e alle industrie; provatevi a fare le stesse domande per tutte le tasse, e vedrete che razza di risposte ne avrete »! Cfr. *Discorsi*, V, pag. 329.

(1) Le provincie di Girgenti e di Siracusa precedevano tutte le provincie venete riguardo alla importanza della quota di tassa pagata per ogni abitante, ma subito dopo di esse veniva quella di Mantova. Seguivano, è vero, le provincie di Caltanissetta e di Catania, ma immediatamente dopo vi erano le provincie di Treviso e Rovigo. Veniva poscia la provincia di Trapani, ma seguivano poi quelle di Padova, Vicenza e Verona. Palermo e Messina davano una quota molto inferiore a quella di Verona. Cfr. SELLA, *Discorsi*, V, pag. 347.

neecessaria per la macinazione dei cereali, e deplorava che l'Italia non avesse tratto ancora dalla sua forza naturale tutto il partito, che avrebbe potuto ottenerne. E questa, egli diceva, una grandissima questione che deve interessare tutti coloro che si occupano degl'interessi economici del paese (1). Queste ed altre considerazioni valsero a convincere la Camera, e la battaglia per il contatore fu da Sella vinta.

Ma lo stato delle cose dal punto di vista politico non era tale da far guardare tranquillamente l'avvenire. Il Ministero era al potere da quattro anni, e quattro anni in circostanze come quelle, logorano qualunque combinazione ministeriale. L'ossessione del pareggio trovava ormai un ambiente molto intiepidito, e meno disposto ad accogliere le proposte di aumento dei tributi. Il conto del tesoro del 1872 si era chiuso con 139 milioni di disavanzo nella parte ordinaria, e 114 nella parte straordinaria; il bilancio nella parte delle entrate e spese effettive, presentava un disavanzo di 47 milioni, oltre a 32 milioni per le costruzioni ferroviarie. Ma se la Camera non era proclive a concedere nuove entrate, era invece dispostissima a spendere, e volle accrescere l'onere derivante da alcune proposte governative per nuovi armamenti militari. Sella dovette piegarsi, ma poichè la Camera non volle concedere corrispondenti entrate, il Ministero, come abbiamo già visto, si dimise.

3. — Minghetti, succeduto al Sella, continuò nella via verso il pareggio, attenendosi quasi agli stessi gravami, che erano stati proposti da Sella, e che avevano provocato la caduta del Ministero Lanza. Egli non credeva alla possibilità di immediate economie, nè

(1) A questo proposito egli diceva che, dai calcoli degli ingegneri del macinato, risultava che la forza motrice disponibile dei molini, superava di 100.000, cavalli ed oltre la forza necessaria per la macinazione dei cereali. Questa eccedenza di forza corrispondeva, approssimativamente, a quella sviluppata da un milione di tonnellate di litantrace all'anno; ed era quindi un ricca miniera che senza saperlo, noi avevamo disponibile. Ora, egli domandava, l'effetto del contatore qual'è? Il mugnaio procura di macinare con la forza motrice, di cui può disporre, la più grande quantità possibile di cereali, cercando di utilizzare al meglio la forza disponibile, in maniera da avere una ragguardevole eccedenza, che potrà essere consacrata ad altre industrie. Ed osservava che in quelle parti d'Italia, dove l'industria si stava svolgendo, essa poteva prendere uno sviluppo molto grande, indipendentemente dalla creazione di nuove forze, mediante il perfezionamento dei molini esistenti e l'applicazione delle forze esuberanti ad altri molini od altri opifici. Cfr. SELLA, *Discorsi*, V, pag. 325.

giudicava facile una larga riforma dell'ordinamento tributario (1).

Il bilancio del 1873 si era chiuso con un disavanzo di 83 milioni nelle entrate e spese effettive, oltre 34 milioni per le nuove costruzioni ferroviarie. Vi era, dunque, un peggioramento rispetto al 1872, ma esso si spiega con sufficiente facilità quando si pensi alle enormi spese fatte per le inondazioni del Po, e a quelle, pur gravissime, che si incontrarono accelerando i lavori delle strade ferrate. Il bilancio del 1874, secondo le previsioni di Sella, sostanzialmente confermate da Minghetti, presentava un disavanzo di competenza di 110 milioni, comprese le costruzioni ferroviarie, elevato a 130 dalle maggiori spese. Il Minghetti contava di provvedere sia con ritocchi ai vari tributi, sia creandone di nuovi, sia cercando di ottenere maggiori entrate con perfezionamenti ai mezzi di riscossione, con un insieme di provvedimenti, insomma, che avevano di comune solo la ricerca di qualche paio di milioni ciascuno a favore dell'erario, in maniera che, in un tempo più o meno lungo, in complesso, si sarebbero avuti circa 57 milioni. Quasi tutti i provvedimenti furono approvati con poche difficoltà, e cioè: una nuova tassa sui contratti di borsa (legge 14 giugno 1874, n. 1971), che dette molto meno delle previsioni, e fu subito criticata per essere modificata; l'aumento dal 10 al 13 % della tassa sui trasporti ferroviari a grande velocità, e la creazione di una tassa del 2 % sui prezzi dei trasporti a piccola velocità (legge n. 1945); la creazione del diritto di statistica, di cui abbiamo già parlato; l'imposizione di una tassa e di un dazio di importazione di L. 30 al quintale (legge 3 giugno, n. 1950) sulla cicoria, dato il suo crescente uso quale surrogato del caffè; l'aumento della tassa di fabbricazione dell'alcool e della birra (legge n. 1952), che costituirono un passo verso il più razionale ordinamento dell'imposta, effettuato, poi, con la legge del 1879 (2); le mo-

(1) Per me, egli diceva, la riforma del sistema tributario si vuol comparare ad una selva di alto fusto. Guai se voi volete trarne gli sterpi o la legna per fare il fuoco giorno per giorno; lasciate che essa cresca lentamente, che maturi e spanda rigogliosi i suoi rami, e porga infine i robusti tronchi che saranno materia di nobili costruzioni. Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, V. pag. 379.

(2) La tassa sulla fabbricazione dell'alcool e della birra, stabilita dalla legge 11 agosto 1870, mentre promosse reclami dall'industria e dal commercio, non dette i risultati che la finanza sperava ritrarne. Di tale stato di cose si era già preoccupato il Sella, il quale, allo scopo di trovarvi riparo, inviò un funzionario a studiare in Germania ed in Austria le questioni relative all'assetto dell'imposta e ai diversi modi della sua applicazione.

La legge del 1870 stabiliva per l'alcool la tassa in ragione di L. 20 l'ettolitro a 70 gradi dell'alcoolometro centesimale di Gay-Lussac, ma un pò per la

dificazioni alle tasse di registro e bollo, e l'imposizione di un diritto sulle assicurazioni e sui contratti vitalizi (legge 8 giugno, n. 1174).

Per gli altri tre provvedimenti proposti dal Minghetti l'opposizione fu però molto forte, e per una addirittura la vinse.

Il primo si riferisce all'estensione del monopolio dei tabacchi alla Sicilia. Con la legge del 13 luglio 1862 il monopolio di lavorazione, importazione e vendita dei tabacchi era stato esteso a tutte le provincie del Regno, fatta eccezione per la Sicilia e l'isola di Capraia. Questo disparità di trattamento per la Sicilia non poteva a meno di occupare l'attenzione del Governo il quale, pur tenendo conto delle molteplici cause, che militavano in favore del regime eccezionale riservato alla regione siciliana, pensava alla necessità di assoggettarla gradatamente al regime comune delle altre parti del Regno. Ad ottenere un tale risultato si era spinti, da un lato dal desiderio di aumentare le entrate dello Stato, e dall'altro di distribuire più equamente il peso dell'imposta (1). Le proposte di Minghetti urtarono però contro l'opposizione fortissima dei deputati siciliani sorretti, per motivi politici e sentimentali, da altri gruppi; ma finalmente, dopo una serie di proposte e controproposte, l'estensione del monopolio alla Sicilia fu approvata e sanzionata con la legge 28 giugno 1874, n. 1935 (2).

sua gravezza, un pò per il modo di applicazione, è certo che l'introduzione della tassa segnò un periodo decrescente nell'industria delle distillerie agricole, delle quali moltissime furono abbandonate, molte diminuirono il lavoro, altre, invece di migliorare i processi si accontentarono di fabbricare prodotti scadenti; le vinacce ancora ricche di materia estraibile molte volte erano gettate, ovvero esportate e distillate da fabbriche poste al di là della frontiera. Per togliere ogni appiglio ad erronee interpretazioni il progetto Minghetti fissava la tassa in ragione di cent. 30 per ciascun grado ed ettolitro di prodotto. Cfr. CANTAMESSA, pag. 52.

(1) Nel triennio 1868-70 la quota pagata dalla Sicilia era stata pari a L. 0,48 per abitante, e quindi assai sproporzionata in confronto a quella pagata dalle altre regioni, e cioè di L. 5,02 per il Piemonte e la Liguria, L. 4,94 per la Lombardia, 5,10 per il Veneto, 6,42 per la Toscana e l'Umbria, 4,44 per la Marche, l'Emilia e le Romagne, 3,94 per la Sardegna, 3,22 per Napoli (media complessiva L. 4,87). Cfr. E. BONARDI, *Il regime finanziario dei tabacchi*, in *La Rif. Soc.*, 1896, pag. 697.

(2) Le date di applicazione della legge furono fissate, con R. D. 17 ottobre 1875, al 1° aprile 1876 per la fabbricazione dei tabacchi, e al 1° luglio per la vendita. Con R. D. 16 marzo 1876, n. 2982, le due date furono prorogate di tre mesi, e poi con R. D. 18 giugno, n. 3175, portate al 1° ottobre 1876 e al 1° gennaio 1877. Con R. D. 28 gennaio 1875 l'approdo dei bastimenti carichi di tabacco fu consentito solo nei porti di Palermo, Messina e Catania, mentre veniva sospeso il dazio di consumo sul tabacco esistente in Sicilia.

Il secondo provvedimento, che dette luogo a vivaci discussioni per le possibili e purtroppo gravi ripercussioni sulle finanze locali, fu quello, poi sanzionato con legge 14 giugno, n. 1961, con cui lo Stato avocò a sè i 15 centesimi dell'imposta sui fabbricati già concessi ai Comuni e Provincie con la legge 11 agosto 1870, indennizzando gli enti locali con lustre di provvedimenti fiscali, fra cui una tassa sulle fotografie (1), e con la soppressione della guardia nazionale. Il terzo provvedimento, che non passò, consisteva nella proposta di colpire di nullità tutti gli atti contrattuali, che non fossero registrati. Molto si disse pro' e contro quel progetto, e le discussioni che se ne fecero alla Camera furono vivacissime, ma il progetto fu respinto per un solo voto, e il fatto determinò lo scioglimento della Camera.

Intanto si discutevano i bilanci, rettificando la previsione per l'esercizio in corso (il 1874) e preparando quello del 1875. Sia la situazione del bilancio, che quella del Tesoro, presentavano sintomi non dubbi di miglioramento. Prescindendo dalle costruzioni ferroviarie, il bilancio del 1874 si era chiuso con soli 13 milioni di disavanzo, sur un totale di spese di 1090 milioni. La lotta, che era stata tenacemente combattuta, dava finalmente il desiderato risultato: il pareggio era ormai vicinissimo, e se si fosse riuscito a tenere a freno le richieste di nuove spese, presto se ne sarebbe avuta la prova contabile. Ma questo magnifico risultato era stato ottenuto grazie ad una pressione fiscale, che più forte non avrebbe potuto essere, e più grave ancora pareva in quanto che essa non era egualmente distribuita. Ora, un paese sopporta più facilmente una pressione di dieci equamente distribuita, che una di otto, che gravi per sei gli uni e per dieci gli altri. I contribuenti non si esasperano solo quando pagano molto, ma soprattutto quando alcune categorie pagano moltissimo ed altre pagano meno, e che lo stato d'animo dei cittadini fosse esasperato lo si vide nelle elezioni, che il Minghetti indisse nel 1874, quale effetto indiretto della mancata approvazione del suo progetto su gli atti non registrati.

La campagna elettorale fu impostata quasi esclusivamente sul problema finanziario rivelando una situazione tanto preoccupante da fare stupire lo stesso Sella il quale, scrivendo al Peruzzi, riconosceva « che la corda della pazienza per le tasse e relative molestie era arcitesa, e che ci voleva più poco a strapparla del tutto » (1). Lo stesso Minghetti non potè sottrarsi all'obbligo di promettere una più

(1) Cfr. PLEBANO, I, pag. 448.

rigida economia, e fece solennemente annunciare dal Sovrano, oltre alla sosta nelle nuove spese, una riforma del sistema tributario, da attuare gradualmente, al fine di riordinare alcune imposte, ripartirle più equamente e renderle più semplici e più proficue. Nella nuova Camera si formò perfino un gruppo di coloro che, a qualunque costo, volevano opporsi all'incremento delle spese, e gli aderenti, prendendo il nome a prestito al dialetto veneziano, si chiamarono i *rusteghi*; ma purtroppo, mentre a parole tutti erano per le economie, quando poi si trattava di passare ai fatti nessuno aveva il coraggio di rinunciare a sostenere le necessità delle proprie regioni. Era per le economie il Minghetti, per le Destra, era per le economie il Depretis, per la Sinistra, erano tutti, insomma, parchi nello spendere a parole, tanto che leggendo quelle dichiarazioni vien fatto di domandarsi dove fossero andati a finire i deputati che, fino a pochi mesi prima, avevano votato le spese contro cui ora si gridava in tono maggiore!

Tutto considerato la situazione era questa: il bilancio era ancora in disavanzo; dunque non si poteva rinunciare ai tributi esistenti, senza farlo aumentare. Qualunque riforma di tributi, lì per lì, avrebbe determinato una contrazione delle entrate ed avrebbe, quindi, mandato in aria l'edificio faticosamente costruito, per obbligare a ricominciare da capo. Dato questo, si diceva, pensiamo ad assodare prima l'avanzo, poi faremo delle economie per aumentare l'elasticità del bilancio, ed infine, profittando dei cresciuti margini di disponibilità, penseremo a sistemare meglio i tributi. In tal modo la riforma tributaria veniva relegata al terzo tempo, ed a chi sapesse in quali condizioni si trovava allora il bilancio, e quali scarse probabilità ci fossero di ridurre le spese, non era difficile vedere che di riforma dei tributi non se ne sarebbe mai parlato.

I metodi di compilazione del bilancio venivano intanto migliorati, distinguendo le entrate e spese effettive dalle partite di giro, e dai movimenti di capitale. Compilato in base a questi criteri il bilancio del 1875 si presentava con un disavanzo previsto di 54 milioni sur un'entrata di 1058. Ormai fra le previsioni e gli accertamenti non vi era più molta differenza. L'amministrazione andava migliorando, e la prova era appunto data del fatto che le previsioni si accostavano sempre più alla realtà. Nel 1871, si fecero pagamenti in meno dei previsti in ragione del 15 %, nel '72 del 13 %, nel '73 del 12 %, nel 1874 si presupponeva il 10 %, e fu precisamente tale; questa proporzione decrescente prova che ormai ci si accostava maggiormente ad una previsione corretta. Quanto alle altre spese continuative ed al disa-

vanzo del bilancio del 1875, Minghetti contava di provvedervi con entrate nuove, e cioè con aumenti nelle tariffe dei tabacchi, col pagamento in oro dei dazi sull'esportazione, che la Camera respinse, con la riforma delle tariffe giudiziarie e con la elevazione della tassa sul trasferimento degli immobili (1). E desiderando dare una prova del suo proponimento di attuare la riforma tributaria, egli presentò il progetto per la perequazione dell'imposta fondiaria (2).

L'aumento delle tariffe dei tabacchi era stato attuato con decreto catenaccio; quello della tassa sul trasferimento degli immobili a titolo oneroso, fortemente sostenuta dal Sella, passò con soli 17 voti di maggioranza, e fu poi sanzionata con la legge 23 maggio 1875. Evidentemente la Camera prendeva sul serio l'impegno di non votare nuove imposte, e la situazione del Ministero cominciava a divenire molto incerta; i dissensi sul metodo da seguire per la riforma facevano poi rimandare a miglior tempo la proposta di perequazione fondiaria. E tutto ciò accadeva mentre, per una ragione o per l'altra, si erano dovuti fare altri stanziamenti per spese inderogabili che, pur non aggravando subito per intero il bilancio, facevano intravedere la impossibilità di attuare le tanto promesse economie.

Il bilancio di previsione del 1876 era stato presentato con un avanzo previsto di 2 milioni. Finalmente le entrate effettive si prevedevano in cifra maggiore delle spese, risultato tanto più fondato in quanto che il bilancio del 1875, negli accertamenti definitivi, senza tener conto delle costruzioni ferroviarie, aveva dato un avanzo di 14 milioni. Era la prima volta che il bilancio italiano si chiudeva senza *deficit*, ed il fatto avrebbe dovuto determinare una manifestazione a favore di quegli uomini, che per 16 anni avevano combattuto per questo risultato. La manifestazione venne, ma fu di ordine opposto a quello che, logicamente, si sarebbe aspettato: l'avanzo era ottenuto; la Destra

(1) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VI, pagg. 465 e 387.

(2) La perequazione dell'imposta fondiaria fu il chiodo fisso della nostra riforma tributaria fino al 1886. Se ne occupò nel 1869 il Cambray-Digny; nel 1871 Sella otteneva la nomina di una Commissione, presieduta dal generale Menabrea, incaricata di eseguire i lavori preparatori, necessari per la formazione di un catasto geometrico, e del relativo progetto di legge. Furono appunto le proposte di questa Commissione che formarono la base del progetto presentato dal Minghetti il 21 maggio 1874, ripresentato il 10 marzo 1877 da Depretis, ed in ultimo dal Magliani il 28 aprile 1882 per diventare legge nel 1886, Cfr. FLORA, *Manuale di scienza della finanza*, Livorno, Giusti, 1903, pag. 299. Sul progetto Minghetti si veda pure il volume di GIORGIO SONNINO, *Il catasto e il progetto di legge per la perequazione dell'imposta fondiaria*, Firenze, Cellini, 1875.

aveva assolto il suo compito. Poteva ormai andarsene; e di fatti fu obbligata a lasciare il Governo.

4. — Al Ministero delle Finanze, in sostituzione di Minghetti andò Depretis. Evidentemente non furono soltanto le circostanze parlamentari ad indurre il nuovo Presidente del Consiglio a prendere la direzione di quel dicastero, ma soprattutto la sensazione che quello era il posto in cui venivano ad assommarsi tutte le responsabilità del Governo, sia per l'importanza dei fatti in sè, quanto per gl' impegni che la Sinistra aveva assunto andando al potere.

In sostanza il movimento parlamentare aveva avuto origine nella stanchezza del paese per la pressione tributaria. Obbligo del partito, che aveva assunto il Governo, era, dunque, quello di incamminarsi sulla via della riforma tributaria, ma poichè dal dire al fare c'è quel tal gran mare di cui parla il proverbio, gli uomini della Sinistra, saliti al potere, si accorsero che era assai più facile patrocinare la riforma dai banchi dell'opposizione, che attuarla da quello del Governo. Alcuni avevano già dichiarato che tutto quello che, economicamente e finanziariamente, era stato fatto fino ad allora era erroneo, e che perciò bisognava correggerlo, in maniera da ottenere un miglioramento pel quale le popolazioni potessero accorgersi che era veramente avvenuto un mutamento nella politica e nell'amministrazione (1). Se si va però a cercare la manifestazione concreta delle opinioni degli uomini della Sinistra, e se ne guardino i risultati finali, anche al di là di questo decennio, si vedrà che dell'opera della Destra quello che fu maggiormente corretto fu il pareggio, che la Destra aveva raggiunto, e che la Sinistra seppe mantenere solo per pochi anni. Il Depretis, discutendo della convenzione di Basilea, aveva affermato che egli e i suoi erano andati al potere per far sì che « il pareggio, che egli non voleva contraddire, ma che chiamava nominale, diventasse reale e stabile ». A compiere il miracolo fu chiamato il Magliani a cui, dopo alcuni anni, fu però affidato il non gradito incarico di far apparire come reale o stabile un pareggio, che non era più neanche nominale!

Se si nota qui che la Sinistra non fece seguire i fatti alle intenzioni, l'osservazione è, però, fatta unicamente per dimostrare la vacuità dei programmi politici, quando essi si riferiscano a problemi concreti, come quello dell'assetto tributario di un paese; poichè, d'altra parte, io non esito a dichiarare che fu gran merito della Sinistra di

(1) Cfr. PLEBANO, II, pag. 10.

avere, appena salita al potere, buttato a mare le sue idee rivoluzionarie, in fatto di finanza, ed essersi incamminata, almeno per qualche tempo, sulla via seguita dalla Destra. Se la Destra ebbe la forza di continuare sulla sua strada, malgrado tutte le asperità, la Sinistra dovette mostrarne di più per non far vedere che, nei riguardi delle imposte, pur essendo cambiato il direttore d'orchestra, la musica era sempre la stessa. I contribuenti non ne furono certo soddisfatti, ma il paese ha motivo di perenne gratitudine al Depretis ed ai suoi amici che potevano, per tener fede al programma, distruggere in un mese l'opera di sedici anni, e che non vollero farlo, anche a costo di esporsi allo scherno degli uomini della vecchia Destra.

Come faceva rilevare lo stesso Depretis nel febbraio 1877, quando avvenne il fatto parlamentare per cui la Sinistra, appunto dopo un'interpellanza sulla tassa del macinato, era salita al potere, molti uomini serii, molti che si interessavano al buon assetto delle finanze italiane, e al nostro credito, si erano impensieriti, ed avevano creduto che l'avvenimento della Sinistra al potere riaprisse le porte al disavanzo e rovinasse il nostro credito; alcuni della Destra lo dicevano apertamente. « Ebbene, egli diceva, il Ministero ha assunto l'obbligo rigoroso di mantenere rispettate le leggi tributarie vigenti, a tutela dell'erario e del credito nazionale, e si è solo impegnato a togliere le asprezze fiscali di cui le nostre tasse, od alcune più specialmente di esse, negli ultimi tempi si sono circondate » (1).

Il programma era allora il seguente: trasformazione del paggio da nominale, in reale e stabile; eliminazione delle asprezze di alcune tasse; rigoroso rispetto delle leggi tributarie vigenti; programma saggio quant'altro mai, ed unico ad attuarsi facilmente, perchè quanto al resto la Sinistra non aveva niente di pronto. Non sapeva in qual modo riformare il sistema tributario, nè da qual parte cominciare, dato che essa aveva per lo più o non collaborato, o respinto i pilastri del sistema tributario costruito dalla Destra, ed aveva dato solo poderosi aiuti all'aumento delle spese. Come aveva già osservato il Bonghi, nella discussione del disegno di legge sulla riscossione delle imposte dirette, non era possibile credere, come allora mostrava di credere l'opposizione, che la responsabilità dell'aggravamento delle spese e delle imposte spettasse tutta alla Destra, per il fatto che, durante gli ultimi dieci anni, essa aveva per lo più tenuto il Governo nelle sue mani. « Si potrebbe discutere, egli diceva, sin dove ciò sia vero; ma fosse pur vero! Sarebbe felice la

(1) Cfr. DEPRETIS, *Discorsi*, VI, pag. 481.

condizione delle opposizioni, se esse fossero, per ciò solo che sono opposizioni, libere da ogni responsabilità nell'andamento del governo. Hanno una responsabilità e assai grande: e l'opposizione della Camera italiana l'ha avuta e l'ha grandissima. Ad essa è bastato di impedire troppe volte che altri procedesse, senza indicare al paese per quale altra via praticamente procedere, o senza camminare essa stessa in quest'altra via. In politica solo quello che è possibile e pratico è vero. E come è oggi possibile di ritrovare nel nostro bilancio, per via di riordinamento d'imposte, di risparmi, di rallentamento nelle spese, quei 21 milioni che gli mancano in quest'anno, come sarà possibile negli anni prossimi di ritrovare negli aumenti naturali delle imposte che ci sono, e nella loro graduata riforma, gli elementi di un vero pareggio, così ed altrettanto era impossibile il farlo prima, così ed altrettanto era impossibile il presumere che si potesse farlo negli anni scorsi, quando al bilancio della entrata del Regno mancavano le fonti di proventi che l'irrigano e lo fecondano ora. L'avere, prima che fosse opportuno e possibile, continuato ad insistere sopra diverse proposte, discordi, ma che tutte mancavano di pratica efficacia, l'avere con queste, e coi dubbi e coi sospetti, incagliata l'azione legislativa del Governo e della Camera, è stata la cagione dell'indugio a provvedere; e l'indugio a provvedere è stata la causa degli aggravi successivi » (1).

5. — Sarebbe errato il dire che la Sinistra non abbia fatto nulla in materia di tributi; l'immobilità in questo campo non è concepibile, se non in un'economia statica. In un paese che si muoveva, si trasformava, si evolveva come l'Italia in quel periodo, la più tenace volontà di star fermi, in fatto di imposte, non avrebbe avuto altro risultato che quello di spazzar via quel qualsiasi governo, che avesse avuto un programma così negativo. La Sinistra dovette, dunque, fare qualche cosa, sia perchè ne aveva assunto formale impegno, sia perchè l'istinto di conservazione la portava a fare. Ma la riforma tributaria, che al 1875 formava il punto principale del programma dell'opposizione, passò in seconda linea nel programma del Ministero, e nel discorso di Stradella si ridusse . . . ad un'attenuazione dei sistemi fiscali. Da programma di Governo a circolare ministeriale: tale il mutamento avvenuto in meno di un anno. Si farebbe torto a Depretis, se non si cercassero fuori della sua equilibrata mente le ragioni di un così forte rimpicciolimento del problema tributario, ed esse vanno

(1) Cfr. BONGHI, *Discorsi*, I, pag. 340.

cercate nella situazione parlamentare, nella mancanza di un partito omogeneo, forte e compatto, che potesse affrontare la questione del rimaneggiamento delle imposte, resistendo agli urli dei nuovi tassati, e ricorrendo eventualmente al credito, per il periodo di tempo necessario a far maturare i frutti della riforma. Ma era poi veramente necessaria questa riforma?

Al 1876 il bilancio era assestato su queste basi: su poco più di un miliardo di entrate, le imposte dirette (fondiarie e ricchezza mobile) ne davano 350; 148 ne dava il movimento della ricchezza, cioè, in sostanza, la stessa fonte che pagava le imposte dirette, che dava, così mezzo miliardo. L'altro mezzo miliardo era dato dalle tasse sui consumi e dal lotto, senza parlare dei proventi minori. Non si può, dunque, dire che il sistema fiscale fosse fondamentalmente errato; esso era in armonia con la situazione economica del paese, e non si capisce quale forma avrebbe potuto assumere un altro qualsiasi sistema di tassazione. Le aliquote erano alte, e ciò è innegabile, ma una nuova riforma logicamente avrebbe dovuto cercare l'equilibrio in un maggior gettito delle imposte dirette, che relativamente meno concorrevano all'aggravio totale, cioè avrebbe dovuto cercare o nuova materia imponibile, fra quella che sfuggiva all'accertamento, e si sarebbe cascata nella fiscalità del Sella, o maggiori entrate con aumento di aliquote, e ciò non era possibile non solo, ma avrebbe aumentato ancora di più la sperequazione esistente.

I vizi del nostro sistema tributario non erano, perciò, nei piloni principali, ma nelle parti secondarie; occorreva perequare, occorreva distribuire meglio il carico delle imposte, ma su questo punto i pareri non erano più concordi. Prova ne sia che in tema di imposta fondiaria, dove la pressione fiscale era, più che altrove, difforme e mal distribuita per regioni, per provincie, per comuni ed infine per contribuenti, il desiderio di arrivare ad una perequazione urtò contro difficoltà tecniche e politiche così gravi, che si dovette aspettare ancora un decennio, dall'avvento della Sinistra, per vedere votata la legge sul catasto, la quale, come è noto, non risolse neppure il problema, ma in un certo senso aggravò le sperequazioni già esistenti. Ma vediamo piuttosto quali furono le modificazioni, che al nostro sistema tributario furono apportate dalla Sinistra.

Nei primi mesi, naturalmente, il Governo si pose allo studio dei vari problemi affidandone l'incarico a speciali commissioni tecniche, o a grandi commissioni d'inchiesta. I contribuenti attenuarono alquanto i loro lamenti, non perchè la situazione fiscale fosse mutata, ma perchè la gente aspettava con fiducia le promesse riforme. Di prov-

vedimenti concreti non vi fu che la modificazione alla legge sui contratti di borsa che, come abbiamo visto, nella prima formulazione, era riuscita inefficace nei riguardi del gettito. Furono, invece, parecchie le nuove spese, fra cui notevole quella per la sistemazione del Tevere, e per altre opere pubbliche; e si aggravarono, così, alquanto le condizioni del bilancio, che, però, per il 1876, nella parte delle entrate e spese effettive, conservò l'avanzo acquisito nell'esercizio precedente e lo accrebbe portandolo a 20 milioni. Il miglioramento era dovuto a maggiori entrate per 27, contro una maggiore di spesa 20 milioni.

Il bilancio del 1877 non avrebbe dovuto presentare risultati gran che differenti, perchè il Depretis pensava che le nuove spese dovessero trovare una contropartita in nuove imposte. Ed intanto egli si dava da fare per la promessa riforma tributaria, cominciando dalle imposte dirette, delle quali quella sui fabbricati, con legge 6 giugno 1877, fu leggermente modificata nei sistemi di accertamento, dopo vive discussioni sulle modalità dei ricorsi contro gli accertamenti del fisco.

Alquanto più larghi furono i ritocchi apportati all'ordinamento dell'imposta di ricchezza mobile, che furono sanzionati con la legge 23 giugno 1877, n. 3903. e che erano stati suggeriti da un'apposita commissione. Le conclusioni alle quali si era portati dallo studio della questione facevano consigliare una diminuzione dell'aliquota ed un elevamento del minimo imponibile, ma non parve che queste proposte potessero in pratica, e in ispecie nelle condizioni del bilancio dello Stato, attuarsi prontamente, perchè non si credeva che se ne sarebbero ottenuti subito i risultati sperati. Con questa legge, però, come riconosce il Flora, si provvide a mitigare l'asprezza del sistema tributario. Le basi organiche dell'imposta rimasero immutate, ma si ammise che i redditi industriali, compresi fra le 400 e le 800 lire, si riducessero: di 250 lire fra 400 e 500; di 200 fra 500 e 600; di 150 fra 600 e 700 e di 100 fra 700 e 800 lire; diminuendosi, così, l'aggravio dei redditi inferiori, ed elevando il limite d'esenzione dei redditi minimi. Si tolse la facoltà ai Comuni di aggiungere al carico erariale per le spese di riscossione dell'imposta; si ordinò la classificazione dei contribuenti secondo le industrie e le professioni; si rese biennale l'accertamento dei redditi di queste, e si restituì agli eletti, anzichè a quelli amministrativi, il predominio nelle commissioni (1).

Ma il provvedimento più importante deliberato con quella legge

(1) Cfr. FLORA, *Manuale*, op. cit., pag. 353.

fu la distinzione introdotta nella categoria C (redditi di puro lavoro), che fu conservata solo per gli impiegati privati, mentre per il lavoro prestato ad enti pubblici fu creata la categoria D. con tassazioni su $\frac{4}{8}$ del reddito, contro $\frac{5}{8}$ della categoria C. Questa riforma, apparentemente diretta ad alleviare il peso dell'imposta a carico di una sola categoria, fu, dal punto di vista dottrinario e da quello della giustizia tributaria, un grave errore, e come ben dice l'Einaudi, essa costituì « un cancro che rode l'imposta e ne falsa tutta la struttura... », perchè con la creazione della categoria D. si introdusse nella legge tributaria un germe di falsità, di ipocrisia, di invidia, che fu causa di mali senza numero », creando degli effettivi coefficienti legali di evasione, in proporzione, e dentro i limiti, della disparità voluta dalla legge stessa (1).

Nei riguardi delle imposte indirette Depretis proponeva la modificazione del sistema di misurazione del macinato, servendosi di uno strumento di nuova invenzione, che rispondeva alle necessità fiscali meglio del contatore del Sella, ed il rimaneggiamento della tassa sugli zuccheri e dei dazi sul petrolio, di cui abbiamo già parlato (2), e che egli riuscì a far passare facendo finta di volerne associare il maggior prodotto ai progetti per l'abolizione del corso forzoso, poi lasciati in disparte (3).

Intanto la situazione del Gabinetto era così debole che il Depretis credette opportuno di effettuare un rimpasto, ed a suo successore, per la prima volta, andò alle Finanze Agostino Magliani, mentre il Senatore Bargoni andava al Ministero del Tesoro, di recente creazione per distacco da quello delle Finanze.

Apprendo la sessione parlamentare, il 7 marzo 1878, il discorso della Corona ritornò sul tema della riforma tributaria, resa possibile « dalle coraggiose sollecitudini dei legislatori e dalla patriottica ras-

(1) Si veda la splendida dimostrazione che di questa conseguenza della legge ha dato l'EINAUDI nel lucidissimo articolo su *L'evasione alla imposta di ricchezza mobile*, in *La Rif. Sociale*, 1928, pagg. 305 e segg. Il tratto citato fra « » è a pag. 321.

(2) In questa occasione la Destra attaccò i provvedimenti, e qualcuno li giudicò dettati da eccessivo fiscalismo. Depretis ebbe ragione di rispondere che si dimenticava che, prima del 1866, il petrolio era esente da tassa; che nel 1866 esso fu tassato di 2 e di 6 lire, e che nel 1872 la tassa fu portata d'un colpo a lire 19, pel greggio, ed a 24 o 25 pel rettificato. Ora, egli diceva, non so davvero come mai anche gli uomini di Destra, che avevano di tanto elevata la tassa nel 1872, si spaventino adesso per l'aggiunta di 3 centesimi per kg., che verrà poi compensata dal sistema dei cali. Cfr. DEPRETIS, *Discorsi*, VI, pag. 591.

(3) Cfr. PLEBANO, II, pag. 84.

segnazione dei contribuenti ». Era questo un esplicito riconoscimento dei meriti della Destra, tanto più notevole in quanto che veniva dopo due anni di governo, e dopo la constatata impossibilità di attuare sollecitamente le riforme promesse. Il Governo prometteva di positivo di ridurre il prezzo del sale e di mitigare la tassa sul macinato, e se il nuovo ministero Depretis durò in carica soltanto due mesi, esso tuttavia, in così breve tempo, si occupò attivamente degli affari finanziari, riuscì a preparare qualche notevole provvedimento, che fu poi portato a termine dal Ministero successivo, e provvide all'aumento del prezzo di vendita dei tabacchi, effettuato con decreto catenaccio del 2 febbraio 1878. Caduto il Gabinetto, Magliani lasciò la direzione delle Finanze al Seismit-Doda, che prese anche l'*interim* del Tesoro, ricostituendo sostanzialmente l'unità del dicastero.

6. — Il Seismit-Doda era un antico avversario della Destra. La sua opposizione aveva preso un aspetto particolarmente accentuato nella Commissione d'inchiesta sul corso forzoso, in cui la sua presenza fu causa non ultima della deviazione, che subì il compito di quella Giunta. Come dice il Plebano, nelle file della Sinistra, egli era indiscutibilmente riconosciuto come uno specialista della finanza; ma nessuno era più di lui convinto profondamente che fosse errore tutto quanto era stato fatto in passato, e che soltanto ai nuovi uomini venuti al governo potesse essere dato di compiere utili cose; e nessuno, quindi, portò mai in modo più spiccato al governo la passione del partito. Nei suoi discorsi dal banco di ministro ad ogni passo si trattava di « guanto di sfida », da accogliersi o da gettarsi agli avversari, sicchè qualsiasi discussione, anzichè mirare allo studio dei fatti presenti, si convertiva in acre dibattito tra Destra e Sinistra sui fatti passati (1).

Il nuovo ministero riuscì a condurre in porto la soluzione di alcuni problemi, quali erano stati predisposti dal precedente gabinetto, e cioè il trattato con la Francia, poi decaduto, la nuova tariffa doganale, e la sistemazione della situazione finanziaria disastrosa in cui versava il comune di Firenze, problema che richiamò invano l'attenzione del Parlamento e del Governo sulle tristi condizioni della finanza locale.

Importanti furono i propositi del Governo rispetto agli anni futuri. Il bilancio del 1877 nelle entrate e spese effettive si era chiuso

(1) Cfr. PLEBANO, II, pag. 95.

con un avanzo di 23 milioni; le entrate erano cresciute di 58 milioni rispetto al 1876, ma nelle spese si era avuto un aumento quasi eguale e quindi l'avanzo era presso a poco immutato. Il Seismit-Doda prevedeva per il 1879 un miglioramento ancora più notevole. Egli calcolava che, al netto delle maggiori spese già stanziato, si potesse contare su un avanzo effettivo di 46 milioni; dei quali una parte dovevano essere destinati al miglioramento della città di Roma; 12 milioni alla riduzione del debito di tesoreria, e per 22 milioni si poteva pensare ad alleggerire la pressione fiscale. Egli contava, perciò, di sopprimere alcune piccole tasse di navigazione interna che, mentre davano poco all'erario, erano di grave intralcio al commercio interno; di abolire molti dazi di esportazione, che erano anch'essi di grave ostacolo al commercio internazionale, ed infine, ed era la cosa più importante, proponeva di ridurre ad un quarto la tassa sul macinato, indistintamente per tutti i cereali. In quanto al corso forzoso pensava di arrivare ad una sua graduale soppressione destinando 50 milioni alla estinzione dei biglietti, e prelevandoli dal ricavato della conversione dei beni immobili delle parrocchie e degli economati, giusta la proposta precedentemente fatta da Depretis.

La proposta di riduzione della tassa sul macinato era di carattere generale: tutti i cereali dovevano goderne in parti uguali. Era una proposta audace, tenuto conto delle condizioni della finanza, ma il Seismit-Doda credette necessario di farla, allontanandosi dalla linea di condotta precedentemente tenuta da Depretis (1), perchè ormai dappertutto si mormorava che si stava meglio quando si stava peggio. Egli, dunque, proponeva che, a partire dal 1° gennaio 1879, la tassa sul macinato fosse ridotta di un quarto per tutti i cereali. Ma nella Giunta, che esaminò il progetto alla Camera, prevalse invece l'opinione che si dovesse lasciare intatta la tassa sul grano e abolire per intero quella sui cereali inferiori, proposta che scatenò una tempesta, in quanto che parve che si volessero in tal modo favorire le regioni, in cui più largo era l'uso del granturco. I siciliani, specialmente, furono assai malcontenti, e molti altri non approvavano la proposta perchè, come ebbe a dire il Mancini, non

(1) Il Depretis, aveva combattuta l'imposta sul macinato; la aveva condannata nel modo il più reciso e senza possibilità di rimedio, avendola dichiarata contraria alla legge fondamentale dello Stato. Pur tuttavia, sebbene la finanza si trovasse in condizioni migliori di quelle in cui essa era, quando si dovette ricorrere a quel gravissimo strumento fiscale, egli dal banco del governo dovette riconoscere e dichiarare che in quel periodo non era possibile abolirla od anche soltanto temperarla. Cfr. PLEBANO, II, pag. 75.

solo l'imposta sul macinato era nata con la condizione intrinseca, perchè fosse giusta, di esistere e percepirsi, contemporaneamente, sopra l'una e l'altra specie di cereali, ma era stata sempre, in tempo non sospetto, considerata come un'ingiustizia qualunque proposta, la quale avesse per iscopo d'introdurre una disuguaglianza di trattamento fra le diverse provincie e classi di contribuenti (1).

Davanti all'inattesa burrasca il Seismit Doda non si sgomentò e, senza preoccuparsi delle condizioni della finanza, propose che la riduzione fosse rimandata al primo luglio, ed attuata in ragione di un quarto per il grano, e per intero nei cereali inferiori, e propose altresì che si decretasse, fin da allora, l'abolizione intera della tassa per il 1° gennaio 1883. Invano il Sella, altri della Destra e qualcuno della Sinistra, fecero rilevare i pericoli ai quali si andava incontro con una deliberazione cosiffatta; la questione fu spostata dal campo finanziario a quello politico, e la abolizione del macinato, a scadenza lontana, il 7 luglio 1878 fu approvata. Il Seismit-Doda non potè, però, vedere la sua proposta trasformata in legge, perchè prima che il Senato la approvasse, un'altra crisi ministeriale portava su Depretis con Magliani alle Finanze.

Depretis non aveva molta premura di mandare avanti la discussione del progetto di abolizione della tassa sul macinato, perchè, sapendo che al Senato esso non incontrava molto favore, temeva che la pressione a discuterlo avrebbe aumentato le opposizioni, cosa tanto più facile a verificarsi, in quanto che le condizioni del bilancio, lungi dal migliorare, presentavano dei sintomi poco favorevoli alle rosee previsioni del Seismit-Doda. Ma nel marzo del 1879 la questione fu nuovamente sollevata alla Camera, e il Governo, messo alle strette non potè sottrarsi alla necessità di portare innanzi il progetto.

Nell'illusione di smontare l'opposizione del Senato, Depretis faceva notare che, nei riguardi della opportunità della soppressione della tassa, volere o non volere, c'era già un voto della Camera, e le popolazioni lo conoscevano; di maniera che la questione aveva preso le proporzioni, il carattere, la natura di una questione sociale. È vero che le classi operaie soffrivano non per la tassa, ma per il difetto di lavoro e lo stato di marasma delle nostre industrie, ma per alcune classi di esse la tassa del macino era effettivamente una sottrazione di una parte della vita, ed anche per le altre classi, se alla mancanza di lavoro, che poteva verificarsi in un luogo o nel-

(1) Cfr. MANCINI, *Discorsi*, VI, pagg. 377.

l'altro, si aggiungeva il danno universale che derivava, sia moralmente, sia materialmente, dalla tassa del macinato, la posizione diventava tale da non potersi assolutamente difendere. Ma se egli era disposto a mantenere l'impegno di far votare la legge, la Camera avrebbe dovuto ricordare che essa si era impegnata a mantenere inalterato il pareggio del bilancio, a far diminuire le spese, ed a provvedere nuovi tributi per fronteggiare la deficienza di entrate che, al 1883, sarebbe derivata dall'abolizione totale della tassa (1).

Depretis faceva notare ancora che, se le tasse facevano gridare, non si doveva credere che le economie non facessero gridare nessuno. Non era facile trovare una specialità di economie che non facesse gridare nessuno, e perciò, per non compromettere l'equilibrio del bilancio, egli faceva presentare dal Magliani varie proposte di aumento delle imposte esistenti, e cioè un rimaneggiamento del regime fiscale degli zuccheri, degli alcool, e del petrolio, ed un riordinamento dei dazi di consumo e di altre tasse minori, dal cui insieme contava di ricavare una trentina di milioni. Ma solo il proposto mutamento del regime degli zuccheri fu approvato (legge 25 luglio, n. 4995), come abbiamo già visto, e non senza opposizione, mentre per le altre proposte si andava avanti con lentezza.

Si era creata una situazione curiosa: la Camera, non ignorando la poca voglia del Senato di approvare la soppressione del macinato, temeva che, autorizzando le nuove tasse, essa si sarebbe trovata con il macinato sempre in vigore, e con le nuove imposte per giunta; il Senato pretendeva di aspettare che fossero assicurate le nuove fonti di entrata, perchè sospettava che la Camera non avrebbe avuto, dopo, il coraggio di votarle, e temeva che, così, si sarebbe trovato con il macinato soppresso e senza altri compensi. Finalmente il Senato si decise di riesumare il progetto, che una prima relazione Saracco aveva formidabilmente attaccato, e a cui lo stesso Saracco portò, ora, altri attacchi non meno efficaci, proponendo, in che il Senato convenne, di abolire la tassa sui cereali inferiori, ma di respingere la proposta soppressione del quarto per gli altri cereali, e l'articolo che stabiliva la soppressione dell'intera tassa per il 1883.

Dalla deliberazione della Camera Alta nacque un conflitto costituzionale, che minacciò di prendere serie proporzioni, ma di cui noi qui non dobbiamo occuparci che per quel che si riferisce alle vicende della tassa. Il 25 luglio 1879 l'on. Depretis presentò alla Camera il disegno di legge modificato dal Senato, e ne chiese

(1) Cfr. DEPRETIS, *Discorsi*, VII, pagg. 281 e 288.

l'urgenza. La maggioranza della Commissione, che già aveva riferito sullo stesso disegno di legge, proponeva di accettare gli emendamenti introdotti dal Senato, e nel tempo stesso proponeva di approvarne un altro per la abolizione graduale della tassa. Secondo quest'ultimo a datare dal 1° gennaio 1880, la tassa di macinazione sul grano sarebbe stata ridotta a lire 1,50, e doveva interamente cessare col 1° gennaio 1884; ma sia la riduzione, che la soppressione, non avrebbero avuto luogo se non dopo che fosse stato dimostrato che la diminuzione delle spese, combinata con la riforma dei tributi, avessero assicurato all'erario un compenso corrispondente all'introito netto che si sarebbe perduto.

La minoranza della Commissione, invece, proponeva un articolo unico così concepito: « Col 1° gennaio 1883 la tassa sul macinato rimane completamente abolita per qualunque specie di cereali. L'esenzione della tassa comincerà pel granturco, la segala, l'avena e gli orzi di ogni specie dal 1° settembre 1879. Dal 1° gennaio 1880 la tariffa dell'articolo 1° della legge 16 giugno 1874, n. 2001, è modificata per la macinazione sul grano, come segue: Grano, al quintale, lire 1,50 ». Il Depretis si schierò con la minoranza della Commissione (1), mentre alla Camera erano in molti quelli che desideravano approvare la legge, così come era stata modificata dal Senato, per arrivare allo scopo di eliminare la tassa senza aggravare il conflitto (2). Quelli della Destra specialmente, con un atteggiamento in genere veramente disinteressato (3), incoraggiavano questa

(1) Cfr. DEPRETIS, *Discorsi*, VII, 399 e 400.

(2) Il Bonghi si domandava a questo proposito: Qual danno può fare ad alcune provincie, nelle quali si mangiano meno cereali inferiori, o non se ne mangia punto, che non restino gravate alcune altre provincie di un'imposta che esse non pagano? Sopprimendo la tassa sui cereali inferiori oggi, non è chiaro che si fa davvero a quelle altre provincie, le quali sono meno beneficate da tale abolizione, la promessa sicura di sopprimere la tassa sul grano di qui a poco, appena lo sia possibile: promessa validissima e sicura perchè discende logicamente dalla legge che votiamo oggi? Chi volete che non intenda che una legge, la quale sopprime oggi la tassa sui cereali inferiori, è un pegno certo che sarà soppressa, domani o dopo domani, la tassa su tutti gli altri? Cfr. BONGHI, *Discorsi*, I, pag. 777.

(3) Come si rileva da un discorso del Bonghi, perfino Nicotera dovette lealmente confessare e riconoscere che la Destra non avrebbe potuto condursi con più patriottismo e temperanza di quello che fece. In tempi difficilissimi, diceva il Bonghi, abbiamo dovuto imporre al paese la tassa del macinato, senza guardare pel sottile alla teorica delle imposte, che questa, secondo il parere di qualcuno, violava. E lo abbiamo fatto. Siete venuti ed avete alzata la bandiera dell'abolizione. Io non voglio decidere qui se questa politica finanziaria è salita

soluzione del problema, ma il Depretis si ostinò nel suo punto di vista, e cadde.

Con Cairoli alla presidenza e Grimaldi alle finanze la Camera finalmente votò i due disegni di legge preparati dalla maggioranza della Commissione, e quello sull'abolizione dei cereali inferiori divenne la legge 28 luglio 1879, n. 4994, che esentava dalla tassa il granturco, la segala, l'avena e l'orzo. Contemporaneamente la Camera votava altri provvedimenti tributari, e cioè la riforma della tassa sugli alcool (legge 31 luglio 1879, n. 5015) e le modificazioni di lieve entità alle tasse di registro e bollo, (legge 11 gennaio 1880, n. 5430), con le quali l'erario contava di procurarsi altri 12 milioni di maggiori entrate.

7. — Pochi mesi prima era stata, intanto, pubblicata la legge 10 aprile 1879, n. 3822 (1), che approvava le nuove convenzioni con la Regia Cointeressata dei Tabacchi. La convenzione del 1868 con la Regia non prevedeva una riforma delle tariffe di vendita, allo scopo di aumentare l'imposta sui tabacchi, e non conteneva nulla che potesse servire di base per stabilire il modo, con cui avrebbero dovuto essere regolati i rapporti fra lo Stato e la Società in seguito ad un mutamento di tal genere. Onde la necessità di una nuova convenzione, che evitasse che il cinquanta per cento del prodotto di un nuovo aggravio andasse a beneficio di una società privata. Nel 1875, in seguito ai ritocchi al prezzo di poche voci, si era adottato il sistema dei compensi, ma esso aveva dato cattiva prova. Si era allora contemplata la soluzione del riscatto, ma essa non era apparsa possibile perchè bisognava restituire alla Società oltre cento milioni in oro, avanzo del prestito fatto nel 1868. Non restava, dunque, altra via che quella di arrivare ad una modificazione della conven-

alle nostre teste dal sentimento e dal cuore del paese, o se discende dalle nostre teste sul paese, che non ci bada. Ad ogni modo, tutti consentiamo, come il Senato consente, che tra le leggi di imposta questa sia la prima tassa che deve essere abolita per il bene delle classi più povere. La Destra non si è opposta a questo vostro desiderio; la Destra vi disse solamente: salviamo il pareggio e la tassa del macinato sia abolita pure; noi non ci mettiamo nessun amor proprio per mantenerla, non abbiamo, non possiamo avere per essa nessuna predilezione. Ed è la Destra stessa che vi ha aiutato e vi aiuta a votare tutte quante quelle leggi di imposta, le quali possano, prima o dopo, mettervi in grado di abolire la tassa in tutto o in parte. Cfr. BONGHI, *Discorsi*, I, pag. 779.

(1) Nella prima pubblicazione di questa legge si incorse in un errore che fu rettificato con la legge 22 giugno 1879, n. 4928.

zione (1). Le trattative all'uopo condotte portarono alla nuova convenzione, in base alla quale il canone annuo fu fissato in 94,6 milioni fino al 1883, ed era previsto che l'incremento di gettito sarebbe stato ripartito fra Stato e Società in ragione del 50 %; mentre l'incremento derivante da aumento di tariffe, che avesse superato quello stabilito nella convenzione, sarebbe stato diviso in ragione di due terzi interamente allo Stato, ed un terzo diviso per metà fra la Società e lo Stato.

Il bilancio del 1878, intanto, si era chiuso con un lieve peggioramento rispetto a quello del '77, l'avanzo fra le entrate e le spese effettive essendosi ridotto a poco più di 14 milioni. Per quello del 1879 le previsioni non erano molto rosee, e il Grimaldi se ne allarmò al punto da far ritenere dubbia la convenienza di insistere sulla integrale abolizione del macinato. Nel rimpasto, che Cairolì credette opportuno di fare, Magliani tornò alle Finanze, e mentre prima egli aveva avuto il compito di attenuare l'ottimismo di Seismit-Doda, questa volta ebbe quello di rettificare il pessimismo di Grimaldi. Ma la sua grande abilità in questa materia non riuscì a convincere il Senato a mutar parere. Il Senato si limitò a « sospendere le sue deliberazioni, in attesa di provvedimenti efficaci, che consentissero la soppressione della tassa senza pericolo della finanza » (2). E mentre la situazione finanziaria era sempre incerta, la necessità di nuove spese militari rendeva ancora più problematico quel pareggio, che era la condizione ritenuta indispensabile per sopprimere il macinato. Il pareggio, quel pargoletto, secondo la frase dell'on. Spantigati, che Minghetti aveva consegnato neonato alla Sinistra, perchè lo nutrisse e fortificasse, era rimasto sempre in fasce e mingherlino (3).

La nuova Camera doveva affrontare il problema della soppressione del macinato in mutate condizioni di spirito. Molti erano coloro che ormai pensavano che la questione fosse matura, indipendentemente da ogni criterio di pareggio, per ragioni politiche; e che partivano da un concetto assoluto, in quanto che non comparavano la tassa ad una situazione od all'altra del bilancio, ma la giudicavano in sè medesima, e la credevano condannata, degna di essere, come che sia, bandita dal bilancio italiano (4). Ad ogni modo il Ma-

(1) Cfr. *Atti parl. Cam. Dep.*, sessione 1878-79, documento n. 31 A, pag. 4.

(2) Cfr. DEPRETIS, *Discorsi*, VII, pag. 21.

(3) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VIII, pag. 21.

(4) L'on. Savini diceva che la tassa si doveva abolire se c'era il modo di

gliani ripresentò il progetto il 29 maggio 1880, insieme ad alcuni provvedimenti finanziari; e dopo un'appassionata discussione (1), esso fu nuovamente approvato dalla Camera il 10 giugno, dal Senato il 19 luglio, e finalmente sanzionato con la legge 19 luglio 1880, n. 5536, allegato A. Fu così stabilito che a datare dal 1° settembre 1880 la tassa sulla macinazione del grano sarebbe stata ridotta a L. 1.50 al quintale, e che essa avrebbe dovuto interamente cessare con il 1° gennaio 1884. La legge imponeva di provvedere con economie ed opportune riforme per provvedere alle eventuali deficienze di entrate, che si sarebbero verificate, ed intanto autorizzava un altro rimaneggiamento al regime fiscale degli spiriti, alcune modificazioni di tasse sulle concessioni governative, ed un ulteriore aumento del dazio sul petrolio. Con questa legge si può dire che si chiude il secondo decennio della finanza italiana, ed il fatto stesso che era stata approvata indica il faticoso, ma immenso cammino compiuto dal paese.

Se ora vogliamo riassumere in un giudizio sintetico l'andamento finanziario del decennio, senza entrare nell'analisi delle cifre speciali, che faremo tra poco, possiamo dire che questo periodo si deve definire come il decennio di assestamento. Nessuna delle grandi imposte fu seriamente ritoccata, al di fuori del macinato, e con effetto

farlo, e si doveva abolire due volte nel caso contrario. Il Sonnino affermava di non credere punto alla dimostrazione, che la tassa potesse abolirsi senza squilibrare il bilancio, ma, secondo lui, qualunque ne fosse l'effetto sul bilancio, essa doveva abolirsi. Io avrei capito, egli diceva, che nel giugno 1878, quando prima se ne discusse, si fosse limitato ogni provvedimento a quel tanto che si poteva fare nel bilancio dell'anno susseguente, riservandosi poi di ritornare sull'argomento anno per anno secondo le condizioni del bilancio. Ciò allora si poteva fare; anzi si doveva fare, perchè è un pessimo sistema quello di voler legare con un voto le deliberazioni di un Parlamento futuro. Ma ciò allora non si fece; ed ora sarebbe pericolosissimo il voler tornare dietro. Cfr. SONNINO, *Discorsi*, I, pag. 15.

Eguale mente giudicava la situazione il Fortunato il quale, nel discorso su *I partiti storici e la XIV legislatura*, tenuto il 2 settembre 1882, ebbe a dire che l'abolizione del macinato era divenuta un'assoluta necessità, « Nella soppressione del secondo palmento, votata unanime dalla precedente legislatura, era inclusa e sott'intesa, egli diceva, la soppressione del primo, non essendo, l'uno e l'altro, nelle identiche proporzioni di esercizio tanto al Nord, quanto al Sud d'Italia: l'imposta di guerra del 1868, come fu detto il macinato, ci tornava dimezzata, egli continuava, perchè quasi esclusivamente regionale, e priva ormai del suo carattere originario, quello cioè di una legge generale di consumo a larga base ». Cfr. FORTUNATO, *Mezzogiorno*, I, pag. 167.

(1) Minghetti e Bonghi parlarono a lungo contro la soppressione, e specialmente contro fu Luzzatti, il quale temeva che, soppresso il macinato, i Comuni lo avrebbero ripristinato attraverso il dazio di consumo.

decisivo solo dal decennio successivo. Il nostro ordinamento tributario rimase sostanzialmente immutato, sia nelle imposte dirette, sia nelle tasse, sia nelle imposte sui consumi, alle quali solo si chiese un più largo gettito mediante frequenti aumenti di dazi o di imposte di fabbricazione, che si ripercuotevano sul consumo o contraendolo, o arrestandone il naturale incremento. Furono lasciate intatte le forti sperequazioni dei tributi diretti, e furono conservate quelle aliquote altissime, che erano la causa prima delle enormi evasioni fiscali. Sono preziose a questo riguardo le dichiarazioni del Sella, che pure era stato l'artefice di quelle asprezze fiscali contro cui i cittadini reagivano. «Io ho provato qualche volta, egli diceva, ad esaminare le tasse degli altri paesi. Certo, come provento assoluto, ci superano di assai, essendone la ricchezza molto più grande; ma se si esaminano le aliquote, io confesso che in complesso non credo vi sia paese così gravemente tassato come l'Italia. Stranieri assai competenti mi hanno chiesto dettagliate notizie circa le condizioni della finanza d'Italia, e grandemente si sono meravigliati nel sentire che l'aliquota dell'imposta sui redditi di ricchezza mobile sale da noi al 13,20 %. E poi, udendo che l'imposta sui fabbricati, in alcuni luoghi, giunge fino al 40 %, ed a quanto coi centesimi addizionali, salga la fondiaria ed il macinato, ecc. ecc., quei signori esclamarono che non vi era paese dove le tasse fossero così gravi come in Italia! Ed io, egli concludeva, ne derivai argomento per dimostrare una volta di più la grande virtù del popolo italiano, virtù veramente mirabile » (1).

Tutto ciò prova che non era affatto vero che le classi abbienti pagassero poco e si fossero sgravate il peso delle imposte sulle classi povere. Sono queste, diceva il Bonghi, terribili parole che non andrebbero dette neanche se fossero vere poichè, prima di dirle, bisognerebbe provvedere in modo che ciò non succeda, mentre è facile provare che non sono vere (2). L'altezza delle aliquote si giustificava dicendo che in grandissima parte i redditi tassabili del paese si sottraevano all'imposta, per il cattivo assetto tributario. E quindi la sola equa ripartizione delle imposte, la sola diligenza amministrativa nel costringere i contribuenti, che erano indebitamente immuni, con offesa della moralità, della giustizia e degli obblighi verso il paese, questa sola opera amministrativa poteva dare, a giudizio del

(1) Cfr. SELLA, *Discorsi*, V, pag. 399.

(2) Cfr. BONGHI, *Discorsi*, I, pag. 399.

Depretis, dei risultati molto più importanti di quelli che si potessero a tutta prima immaginare (1).

Si era in altri termini creato un circolo vizioso, da cui non si sapeva come uscire: aliquote alte perchè c'erano troppe evasioni; evasioni numerose, perchè le aliquote erano troppo alte. Si poteva eliminare questo stato di cose? Io non credo che si possa far colpa agli uomini di governo dei difetti del nostro sistema fiscale. Esso era il risultato di una situazione che gli uomini non potevano dominare; era la logica conseguenza della povertà del nostro paese, in confronto dei grandi bisogni, che il contatto con i paesi più civili rendeva assolutamente necessario di soddisfare; donde l'alternativa di tassare fortemente, o di riaprire il libro del debito pubblico, rinnovando l'esperimento disastroso, che già si era tentato nei primi anni del Regno. La condotta della finanza era a rima obbligata: la necessità di cercare nuove risorse non consentiva di affrontare la certezza di una riduzione di gettito delle imposte esistenti. Se ne ha una prova nella tanto dibattuta abolizione del macinato che, sorta con l'avvento della Sinistra, fu la divoratrice di ministeri del quadriennio 1877-1880.

In quanto alla trasformazione politica avvenuta nel 1876 essa non ha lasciato in materia finanziaria tracce degne di rilievo, se si prescinde da una certa superficialità di giudizi che, intanto si può notare, in quanto seguiva l'indirizzo troppo realista del Sella e del Minghetti. Destra e Sinistra finirono anche in questo campo con il confondersi, e rimasero solo degli uomini, che a qualunque partito appartenessero la pensavano in maniera diversa.

Con la Destra le entrate effettive crebbero da 966 milioni al 1871, a 1096 al 1875, cioè di 130 milioni; con la Sinistra arrivarono a 1238, cioè crebbero di 138 milioni; le spese effettive passarono da 1013 a 1082, aumentando, cioè, di 69 milioni con la Destra; a 1197 con la Sinistra, cioè di 115 milioni. Tutto sommato non furono dilapidatori nè gli uomini del 1871-75, nè quelli del '76-80, ma dove più, dove meno, prevalse in tutti il più assoluto rispetto delle esigenze della finanza, ed anche i più ottimisti fra essi non si dissimularono mai che la condizione del bilancio era sempre instabile.

(1) Cfr. DEPRETIS, *Discorsi*, VI, pag. 593.

SEZIONE II.

Statistiche finanziarie e finanza locale.

1. Entrate ordinarie. Imposte dirette. — 2. Tasse sugli affari, tasse di consumo e privative. — 3. Asse Ecclesiastico. — 4. Debito pubblico. — 5. Spese dello Stato e fondo per il culto. — 6. Finanza locale.

1. — A volere esaminare l'andamento della finanza nel 1871-80 bisogna fare un lavoro di selezione dei vari elementi del bilancio per renderne omogenei i dati. Cercheremo in prima approssimazione di vedere i risultati quali sono desumibili dai rendiconti consuntivi (1), cominciando dalle entrate e spese effettive ordinarie e straordinarie. L'andamento della effettiva gestione del bilancio, senza considerare le costruzioni ferroviarie, è indicato dai dati seguenti (2) :

	1871	72	73	74	75	76	77	78	79	1880
Entrate. .	966.2	1010.2	1047.2	1077.1	1096.3	1123.3	1180.8	1191.6	1228.1	1238.6
Spese . .	1013.3	1093.8	1136.2	1090.5	1082.4	1102.9	1157.9	1177.1	1185.8	1196.7
Avanzo. .	-47.1	-83.6	-89.0	-13.4	+13.9	+20.4	+22.9	+14.5	+42.3	+41.9
Strade ferr.	31.6	34.0	50.6	47.0	47.5	48.3	56.9	58.5	52.3	62.2
Disavanzo.	78.7	117.6	139.6	60.4	33.6	27.9	34.0	44.0	10.0	20.3

Il peggioramento del biennio 1872-73 fu ben presto compensato da un incremento delle entrate e da una riduzione delle spese straordinarie, e il disavanzo, già ridotto a pochi milioni nel 1874, si trasformò in avanzo dal 1875, con aumenti sensibili nel 1879 e nel 1880. Nelle entrate e spese ordinarie, anzi, l'avanzo comparve stabilmente fino dal 1873, e raggiunse rapidamente cifre rilevanti, mentre la differenza fra entrate e spese straordinarie fu sempre negativa, con un minimo di 47.7 milioni nel 1880, un massimo di 101 nel 1873, e un disavanzo medio di 70,5 milioni all'anno. Ma la distinzione in ordinarie e straordinarie, mentre ha una notevole importanza per le entrate, ne ha una molto relativa per le spese, per la cattiva abitudine, allora invalsa, di qualificare come *straordinarie*

(1) I dati da me presi in considerazione sono quelli risultanti dall'*Annuario 1900*, pag. 949 e segg.

(2) Le spese per costruzioni ferroviarie sono portate al netto dei rimborsi da altre amministrazioni, ma senza tener conto della emissione di rendita o di altri titoli, destinata alle costruzioni stesse, avvenuta per cifre ingenti solo a partire dal 1876.

delle spese, che rispondevano ad esigenze inderogabili di carattere quasi continuativo, tanto che in prosieguo di tempo si dovette introdurre, se non nei documenti contabili, almeno nel linguaggio parlamentare usato per mascherare il disavanzo, la categoria delle spese *ultra straordinarie*, anch'esse destinate a soddisfare bisogni di carattere normale, malgrado la speciale qualifica loro attribuita. Tenendo conto delle costruzioni di strade ferrate, alle quali però si provvedeva con accensioni di debiti, le cifre dell'avanzo scompaiono per dare luogo ad un disavanzo costante, ma in diminuzione.

Nell'insieme, durante il decennio, al di fuori delle costruzioni ferroviarie, si ebbe un disavanzo complessivo, di 233.1 milioni dal 1871 al 1874, un avanzo complessivo di 155.9 milioni dal 1875 al 1880, perciò un disavanzo di 77.2 milioni nel decennio, che aggiunto alla

TAV. VII.

Bilancio dello Stato dal 1871 al 1880.

(milioni di lire)

	Effettive ordinarie			Effettive straordinarie			Costruz. di ferrovie			Mov. capitali		
	Entrate	Spese	Avanzo	Entrate	Spese	Avanzo	Entrate	Spese	Disavanzo	Entrate	Spese	Avanzo
1871	945.5	940.2	+ 5.3	20.7	73.1	— 52.4	14.2	45.8	31.6	238.5	116.8	121.7
1872	994.4	1017.2	— 22.8	15.8	76.6	— 60.8	6.7	40.7	34.0	185.0	89.2	95.8
1873	1034.3	1022.3	+ 12.0	13.0	114.0	— 101.0	3.5	54.1	50.6	153.5	96.3	57.2
1874	1057.9	1010.4	+ 47.5	19.3	80.1	— 60.8	3.9	50.9	47.0	108.7	83.7	25.0
1875	1092.5	1009.2	+ 83.3	3.8	73.2	— 69.4	1.4	48.9	47.5	182.8	127.9	54.9
1876	1114.3	1034.3	+ 80.0	9.1	68.5	— 59.4	12.4	49.0	36.6	178.1	169.4	8.7
1877	1174.0	1068.3	+ 105.7	6.8	89.6	— 82.8	44.8	57.6	12.8	90.6	100.3	— 9.7
1878	1184.1	1081.6	+ 102.5	7.5	95.4	— 87.9	57.9	59.2	1.3	81.6	82.7	— 1.1
1879	1221.7	1096.4	+ 125.3	6.4	89.4	— 83.0	51.5	52.3	0.8	79.9	79.1	0.8
1880	1215.8	1126.2	+ 89.6	22.8	70.5	— 47.7	67.8	68.0	0.2	41.9	64.7	— 22.8

spesa, al netto di rimborsi ed entrate diverse (escluse le alienazioni di titoli) per le costruzioni ferroviarie, in 489 milioni, danno un peggioramento patrimoniale, dipendente dalla gestione delle entrate e spese al completo, di 566 milioni, che corrispondono all'avanzo del movimento dei capitali per 330 milioni, ed alla vendita di titoli pubblici per le ferrovie per gli altri 236. Siamo ben lontani dai tre e più miliardi di indebitamento del decennio precedente, specialmente quando si pensi che una larga parte del disavanzo di questo periodo

corrisponde ad un tale vero e proprio aumento del patrimonio dello Stato, da compensare la diminuzione dovuta alla vendita dei beni ecclesiastici e di altri beni demaniali.

Ma il miglioramento della situazione appare meglio dall'andamento delle singole categorie del bilancio.

E cominciando dalle *entrate effettive* sarà conveniente sbarazzarsi

TAV. VIII.

Bilancio dello Stato dal 1871 al 1880.

(Entrate effettive ordinarie in milioni di lire).

	Fondiarìa	Ricchezza mobile	Tasse sugli affari	Tasse di consumo	Privative	Totale imposte e tasse	Entr. Patrim. Serv. pubbl. Entrate div.	Totale
1871	179.5	140.5	115.8	190.4	213.6	839.8	105.7	945.5
1872	180.2	154.0	132.5	207.5	215.5	889.7	104.7	994.4
1873	176.0	163.8	141.9	220.8	219.2	921.7	112.6	1034.3
1874	178.2	164.6	141.0	232.4	229.5	945.7	112.2	1057.9
1875	176.4	169.9	151.1	243.9	237.8	979.1	113.4	1092.5
1876	177.0	173.5	148.1	256.9	234.4	989.9	124.4	1114.3
1877	178.0	177.5	157.1	260.9	239.3	1013.4	160.6	1174.0
1878	178.4	175.2	155.2	269.5	244.4	1022.7	161.4	1184.1
1879	185.5	176.3	153.6	285.4	251.8	1052.6	169.1	1221.7
1880	185.7	178.5	166.8	258.0	258.1	1047.1	168.7	1215.8

Partecipazione al totale

1871	19.0	14.9	12.6	20.1	22.7	88.9	11.1	100
1874	16.9	15.5	13.4	21.9	21.7	89.4	10.6	100
1877	15.2	15.2	13.4	22.2	20.4	86.4	13.6	100
1880	15.3	14.6	13.6	21.2	21.2	86.1	13.9	100

Partecipazione al totale delle imposte e tasse

1871	21.4	16.8	13.8	22.6	25.4	100	—	—
1874	18.6	17.4	14.9	24.6	24.5	100	—	—
1877	17.6	17.5	15.5	25.7	23.7	100	—	—
1880	17.7	17.0	15.9	24.7	24.7	100	—	—

subito, per la loro lieve entità, di quelle *straordinarie*, che assommarono, in media annua, a poco meno di 13 milioni, costituiti da rimborsi e concorsi nelle spese straordinarie, da redditi patrimoniali e da contributi vari. L'incremento maggiore si verificò, invece, nelle entrate *ordinarie* che da 945 milioni passarono a 1216, come rilevasi dalla Tav. VIII, ed ove si prescindano dai redditi patrimoniali,

aumentarono da 840 a 1047 milioni. L'incremento effettivo di pressione tributaria è misurato appunto dalla differenza fra le due ultime cifre, poichè la maggiore entrata figurante nel totale, dipendendo da alienazione del patrimonio dello Stato, non traeva origine da sforzi dei contribuenti. I proventi delle imposte e tasse rappresentavano all'inizio l'89 % delle entrate effettive, alla fine l'86 %, ma la diminuzione è solo apparente, ed è dovuta al fatto che negli ultimi anni nelle entrate diverse figuravano i canoni derivanti dal riscatto della rete dell'Alta Italia (1).

Il concorso delle varie fonti di entrata al totale non ha subito grandi spostamenti; solo l'imposta fondiaria ha visto ridurre alquanto la sua importanza perchè, mentre prima costituiva il 21,4 delle entrate, alla fine dava solo il 17,7; immutata è rimasta la posizione relativa dell'imposta di ricchezza mobile; lieve aumento hanno segnato le percentuali delle tasse sugli affari e sui consumi, che rappresentano le fonti sulle quali si era più specialmente esercitato l'aumento di pressione tributaria.

Imposta fondiaria. — Il gettito totale di questa imposta aumentò di pochi milioni, dovuti quasi esclusivamente all'aumento dell'imposta sui fabbricati. L'imposta sui terreni si ridusse dal 1873 da 131 milioni alla media di 124, per la cessazione dei centesimi di riscossione; quella sui fabbricati ammontò nel 1871 a 51 milioni per effetto della revisione disposta in quell'anno e rinnovata nel 1879, quando si ottenne un maggior gettito di 7 milioni, mentre si contrasse alquanto nel 1873 per l'accennata soppressione dei centesimi (2). In quanto alla cifra dei contribuenti, accertamenti fatti in occasione della riforma della legge elettorale, misero in evidenza il fatto che il maggior numero di essi era dato dagli iscritti ai ruoli dell'imposta sui terreni. Infatti, il reparto dei contribuenti alle imposte dirette, iscritti nei ruoli principali del 1879, per imposta erariale e sovrimposta provinciale, è il seguente (in migliaia) (3):

(1) La percentuale è, però, effettivamente alquanto minore perchè il lotto figura fra le entrate secondo le cifre del prodotto lordo, e non al netto dalle vincite.

(2) Dai ruoli dell'imposta sui fabbricati risulta che il reddito imponibile per tutta l'Italia, per il 1878, ammontava a 337 milioni. Siccome l'imposta si applicava ai due terzi del reddito effettivo per gli opifici, ed ai tre quarti per gli altri fabbricati, moltiplicando l'intero reddito imponibile per 4,3, si hanno 450 milioni di rendita effettiva. Capitalizzandola al 5 %, si arriva alla cifra di 9 miliardi, che misurerebbe l'aumentare della ricchezza edilizia italiana. Cfr. BODIO, in *Annali di Statistica*, 1877, e MAROI, *op. cit.*, pag. 15.

(3) Cfr. *Atti Parl. Cam. Dep.*, sessione 1880, documento n. 28, pag. 131.

Imposta	Imposta in lire				
	Meno di L. 20	Da 20,01 a 25	25,01 a 40	Più di L. 40	Totale
Ricchezza mobile	215	60	65	223	563
Terreni	2910	183	186	308	3587
Fabbricati	892	73	70	131	1166
Ricch. mob. e terreni . .	41	15	19	48	123
Ricch. mob. e fabbricati .	29	12	17	57	115
Terreni e fabbricati . . .	550	90	104	230	974
Ricch. mob., terr. e fabbr. .	34	17	25	135	211
Totale	4670	451	485	1133	6739

Su 6739 contribuenti alle imposte dirette, di cui molti naturalmente ripetuti varie volte, la massa maggiore risultava appartenere al ruolo dei terreni. Eliminando quelli iscritti ai soli ruoli di ricchezza mobile, la fondiaria figurava, dunque, in 6176 mila articoli di ruolo, dei quali due terzi per quote inferiori a lire venti, e solo 900 mila al di sopra di 40 lire.

Imposta di ricchezza mobile. — Il gettito di questa imposta ha avuto durante il decennio un aumento di 38 milioni, cioè di circa 4 milioni all'anno. L'aumento maggiore è segnato dalla parte riscossa per ruoli, passata da 70 a 98 milioni, mentre quella per ritenuta aumentava solo da 70 a 80 milioni.

La Commissione d'inchiesta nominata nel 1875 rilevò che l'imposta non era entrata nelle abitudini dei contribuenti perchè troppo spesso ne era stato mutato l'ordinamento, senza lasciare che il tempo e la pratica correggessero od alleviassero alcuni errori, più apparenti che reali, e deplorando che i bisogni della finanza, che consigliarono aliquote esagerate, e la fretta del legislatore, abbiano impedito il naturale assetto di un così importante tributo. Le sue indagini dimostrarono che il continuo studio della occultazione dei redditi per parte dei contribuenti era stato coronato da prospero successo: basti l'accennare che, mentre i redditi imponibili del 1864, fra i quali non è credibile che figurassero in qualche entità le rendite del debito pubblico e molte altre facilmente occultabili, e senza le provincie venete e romane, ascendevano a 957 milioni, nel 1872, assoggettati in modo sicuro al tributo i redditi pagati dallo Stato e dagli enti morali, ed annesse le provincie suindicate, la massa totale dell'imponibile non sorpassava i 1196 milioni, quantunque vi fossero oltre 580 milioni di redditi colpiti per ritenuta e per la massima parte

sfuggiti all'accertamento del 1864. La diminuzione dei redditi tassabili con ruoli dal 1864 al 1872 era stata, dunque, veramente enorme, e può dirsi che, se la frode oculata dei contribuenti non avesse in cotesto spazio di tempo così limitato il campo imponibile, la sola imposta di ricchezza mobile avrebbe dato non solo il pareggio, ma un avanzo vistoso che avrebbe permesso la diminuzione dell'aliquota. Dal 1872 al 1875 un certo miglioramento si era verificato e si era ottenuto un aumento nei redditi tassabili per oltre 160 milioni; ma anche cotesto aumento, a giudizio della Commissione, non era ancora soddisfacente. Non era possibile, infatti, contentarsi dei 678 milioni di reddito imponibile figuranti sui ruoli del 1875, se si riflette che gran parte di essi erano iscritti a carico di enti morali, per i quali riusciva quasi impossibile occultarli, e la proporzione che appariva dai ruoli, fra cotesto patrimonio mobiliare degli enti morali e quello dei privati, e che sarebbe come 2 a 5, era troppo differente dalla realtà, perchè non dovesse studiarsi il modo di riavvicinare le cifre ufficiali di cotesto patrimonio privato alla cifra effettiva (1).

I redditi iscritti nei ruoli principali del 1877 indicavano già un miglioramento, poichè nelle 53 classi della Cat. B. figuravano 281 mila iscrizioni per 285 milioni, mentre nelle 17 della Cat. C. ne risultavano 105 mila per 94 milioni (2); ma gli accertamenti più rigorosi, derivanti dalla legge del 1877, portarono gli articoli di ruolo ad oltre 900 mila, compresi i contribuenti, che erano contemporaneamente iscritti nei ruoli delle altre imposte dirette. I redditi tassabili per ruoli al 1880 ammontavano a 286 milioni per le categorie A¹ e A², a 289 per la Cat. B., a 93 per la cat. C., a 29 per la cat. D: in totale a 708 milioni, compresi 11 milioni di redditi delle colonie agricole. L'aumento nel gettito dell'imposta segnò una fase di arresto nel 1874, ma per effetto delle leggi 14 giugno 1874, n. 1940, e 27 maggio 1875, n. 2512, che migliorarono i metodi di accertamento, in meno di due anni si ebbero più di 20 milioni di maggiori entrate, in parte neutralizzate dalle esenzioni concesse dalla legge del 1877, di cui abbiamo già fatto cenno.

2. — *Tasse sugli affari.* Come abbiamo già notato la partecipazione di questo gruppo di tributi alle entrate totali è nel de-

(1) Cfr. *L'Economista d'Italia*, 1876, pag. 97 e 98.

(2) Cfr. *Atti Parl. Cam. Dep.*, 1876-77, documento n. 75. Questa relazione parlamentare contiene minuziose notizie sulla iscrizione a ruolo delle varie classi di reddito, nei vari compartimenti e per singole provincie.

cennio cresciuta in senso assoluto e relativo. Nel 1871 esse dettero 116 milioni, nel 1880 ne dettero 170, con un aumento medio annuo di 6 milioni, non egualmente distribuito nei vari cespiti. I *diritti consolari* rimasero spesso inferiori al milione all'anno, la *tassa sulle società commerciali* ed altri istituti, da poco più di 4 milioni al 1871, toccò i 5 milioni al 1880, con cifre quasi identiche a quelle del gettito delle *concessioni governative* e delle *tasse ipotecarie*, mentre si fissarono in poco più di 6 milioni le tasse di *manomorta*. Maggiore era il peso della tassa sul *prodotto del movimento ferroviario*, specialmente dopo l'aumento stabilito dalla legge 14 luglio 1874, n. 1945: da circa 8 milioni nel triennio 1871-73, si andò oltre i 14 nel 1880. Ma il provento maggiore era dato dalle tasse di successione, di bollo e di registro.

La *tassa di successione* dal gettito medio di 24 milioni, nel primo quinquennio, salì a 28 nel secondo, con un balzo notevole a 31,7 nel 1880, per effetto dell'alta mortalità del 1879-80. Le *tasse di bollo* aumentarono di un milione all'anno, passando nel decennio da 30 a 41 milioni, mentre nelle *tasse di registro* l'aumento medio fu doppio, ed il gettito al 1880 aveva raggiunto i 57 milioni.

Tasse di consumo. — La parte minore del gettito delle tasse di consumo era data dalle tasse di fabbricazione sugli *spiriti* e sullo *zucchero*. Quella sullo zucchero ebbe una certa importanza solo nel triennio 1877-79, con 8 milioni nel 1879, essendo stata, dopo, compenetrata nel dazio doganale. Sempre crescente era invece il gettito della imposta di fabbricazione sugli spiriti, il cui aumento era in relazione ai mutamenti della legislazione fiscale.

La legislazione della tassa sull'alcool si può dividere in tre periodi: il periodo iniziale, che va dal 1871 al '74, e nel quale molte fabbriche di prima categoria, col mezzo degli abbonamenti e di altre concessioni, pagavano in ragione di un terzo di quanto producevano. Il secondo periodo, che comincia colla legge del 3 giugno 1874 e giunge fino al 1878, si può dire il periodo dell'evoluzione della tassa, in cui da 20 lire all'ettolitro a 78 gradi essa fu portata a 30 lire l'ettolitro a 100 gradi, e col metodo di percezione riformato, i fabbricanti, su per giù, pagavano in ragione della metà del prodotto. Infine, per effetto del trattato di commercio coll'Austria-Ungheria (del 1878), coordinato con la legge 31 luglio 1879, incominciò il periodo dell'inesorabile accertamento diretto, in cui si pagava, tranne una lieve e necessaria detrazione del calo, in ragione di quanto si produceva.

Il riordinamento della tassa di fabbricazione, disposto con la

legge del 1879, intendeva al doppio scopo di togliere le sperequazioni ed altri difetti che l'esperienza aveva rivelato nell'applicazione delle leggi anteriori. e nello stesso tempo di accrescerne i proventi; ma non passò l'anno che si sentì di nuovo il bisogno di proporre altri aumenti. Venne, perciò, promulgata la legge del 19 luglio 1880, andata in vigore il 3 agosto successivo, che raddoppiò la tassa interna di fabbricazione e la sovratassa di confine sugli spiriti importati dall'estero, elevandola da 30 a 60 lire all'ettolitro e per grado dell'alcoolometro centesimale, alla temperatura di gradi 15,56 del termometro centigrado(1). L'aumento della pressione fiscale non era, però, ostacolo sufficiente per contenere l'aumento del consumo, passato da 31 litri per 100 abitanti nel 1871, a 94 nel 1880 (2).

Per importanza veniva dopo il *dazio di consumo governativo* che, dai 60 milioni al 1871, scattò a 70 nel 1876, e rimase in questa cifra fino al 1880, mentre oscillante era il gettito della tassa sul *macinato*, cominciata con 47 milioni nel 1871, salita a 83 nel 1878, e ridottasi a 56 milioni nel 1880.

La legge 7 luglio 1868 aveva imposta sulla macinazione dei cereali una tassa in ragione di 2 lire al quintale sul grano, una lira per il granturco e la segala, 1,20 per l'avena, e L. 0,50 per gli altri cereali, da pagarsi dall'avventore al mugnaio e da questi allo Stato, in base ad una quota fissa per ogni 100 giri di macina, da accertare per mezzo di un contatore. Mancando i contatori si dovette dap-

(1) Cfr. CANTAMESSA, pag. 106, 75, e 94. Quale fosse il consumo e quali fossero gli effetti del mutamento del regime fiscale, si può desumere dai dati seguenti, tratti da CANTAMESSA, pag. 107:

	1871	72	73	74	75	76	77	78	79	80
Produz. reale (1)	62.5	90.2	95.2	145.6	132.4	108.6	127.8	121.6	130.4	138.7
Produz. legale (1)	20.8	30.0	31.7	48.5	66.2	54.3	63.9	60.8	70.7	138.7
Consumo reale (1)	82.4	163.3	256.9	304.9	210.2	174.3	191.9	191.6	228.1	267.3
Quota per ab. (2)	0.31	0.61	0.95	1.11	0.77	0.63	0.70	0.68	0.80	0.94

(1) Migliaia di ettolitri. — (2) Litri.

(1) Queste cifre denotano che, per quanto l'Italia stesse forse ancora agli ultimi gradini della scala dei paesi, disposti a seconda del consumo delle bevande alcoliche, cominciava ad attenuarsi la tradizionale sobrietà delle nostre popolazioni. Le statistiche delle cause di morte, dei manicomi, degli ospedali e delle carceri mettevano già in luce dei fatti contrastanti con le illusioni, che si era abituati ad alimentare in questa materia.

prima ricorrere alle dichiarazioni dei mugnai, ciò che dette luogo a forti sperequazioni, ma, mano mano che si generalizzarono i contatori, l'imposta prese un assetto più stabile, tanto più che con la legge 16 giugno 1871 si provvide a dare norme per un rapido componimento delle vertenze fra mugnai e amministrazione, per la determinazione della quota fissa dovuta per ogni 100 giri di macina. Con la legge 16 giugno 1874, poi, la tassa fu fissata a una lira a quintale limitatamente al granturco, alla segala, all'avena ed all'orzo, mentre per il grano rimase quella di L. 2; ma restando immutato il sistema di riscossione per mezzo dei contatori, i lamenti dei mugnai (1) e delle popolazioni furono frequentissimi, e fu su una delle questioni del genere che cadde la Destra. In sostanza, però, come ebbe a riconoscere lo stesso Depretis, il regime di riscossione della tassa era andato col tempo sempre migliorando (2), ma è certo che essa riusciva eccessivamente gravosa ad alcune classi della popolazione, e per di più odiosa in maniera da creare gravi motivi di malcontento (3).

Il più rigoroso accertamento determinò una riduzione delle evasioni, perchè è impossibile supporre che il consumo di cereali da un anno all'altro, sia cresciuto nelle proporzioni in cui è aumentata la tassa, com'è desumibile dalle cifre seguenti, che ne indicano il gettito (in milioni di lire) durante il decennio:

1871	72	73	74	75	76	77	78	79	80
46.7	58.0	62.6	69.6	76.5	83.1	82.9	83.2	71.6	55.8

L'assetto normale del tributo si è raggiunto solo nel 1876 e, quindi, per i 7 anni precedenti, durante i quali sulla base di 80 milioni all'anno, la tassa avrebbe dovuto dare 560 milioni, mentre il

(1) Cfr. SCHALL, *Teoria speciale dell'imposta*, in *Bibl. dell'Econ.*, serie III, Vol. 4, pag. 74, e 75.

(2) Dichiarava appunto il Depretis che al principio del 1876 vi erano 7568 mulini chiusi, ma al 31 dicembre se ne erano riaperti 2000. I mulini rimasti chiusi al principio del 1877 non erano più che 281 per arretrati di tasse, e 396 per gravanza e sperequazione di quota. Se si considera che in tutto il Regno, compresi i piccoli, vi erano 74 mila mulini, e che ve ne erano 36 mila con 60 mila palmenti, ai quali era applicato il contatore, quei pochi mulini chiusi non erano poi una gran cosa. Cfr. DEPRETIS, *Discorsi*, VI, pag. 482.

(3) Il Sonnino, ad esempio, denunciò un inconveniente grave che si verificava in Sicilia, dove l'avversione dei contadini ad ogni affare o pagamento in denaro faceva sì che i mugnai, facendosi pagare in grano, abusassero indegnamente, colle loro esazioni, della loro posizione privilegiata, che con la difficoltà delle comunicazioni e la mancanza di commercio interno, rasentava molto spesso il monopolio. Cfr. SONNINO, *La Sicilia*, pag. 232.

gettito fu di soli 368, l'erario ebbe una perdita di 192 milioni, della quale in gran parte beneficiarono i mugnai. Ma anche questa cifra, che misura l'evasione, si deve considerare come inferiore alla vera perchè lo stesso Ministro delle Finanze dovette riconoscere nel 1878 che la dispersione di tassa non era inferiore ai 10 milioni all'anno, sicchè nel primo decennio di applicazione della legge si sarebbe avuto per l'erario una perdita di circa 300 milioni (1).

La più importante fonte di entrate fra le tasse sui consumi era rappresentata dal gettito delle *dogane* che, attraverso i rincrudimenti di dazi, e specialmente di quelli sullo zucchero, sul caffè e sul petrolio, e particolarmente dopo l'entrata in vigore della tariffa del 1878, dettero introiti sempre più cospicui. Da 81 milioni al 1871, i dazi si spinsero oltre i 100 milioni nel '74, toccarono i 108 milioni nel '78, per balzare a 134 milioni nel '79 quando il nuovo regime fiscale dello zucchero, degli spiriti e del petrolio assommò i suoi effetti ad una crescente importazione di cereali; ma regredì a 126 nel 1880 per l'attenuarsi di alcune correnti di importazioni.

Privative. — Il gettito dei monopoli segnò nel decennio aumenti costanti e notevoli per una media dei circa 5 milioni all'anno: da 214 milioni al 1871 si arrivò, infatti, a 258 nel 1880.

Il *lotto* dava un introito lordo medio annuo di 70 milioni; deducendo le vincite (al netto della ritenuta per imposta di ricchezza mobile) (2), per una media di 34 milioni, si otteneva un introito

(1) Nell'occasione delle leggi per l'abolizione della tassa sul macinato si era computato il consumo annuo del frumento in Italia in 35,8 milioni di ettolitri, e di 25,7 per gli altri cereali, escluso il riso: in tutto, dunque, 61,5 milioni. Secondo questi computi, che si riferiscono agli anni 1879-80, il consumo medio sarebbe stato di Ettol. 3,30 per abitante, mentre, in base ad altri calcoli del Ministero delle Finanze, il consumo sarebbe ascenso a Ett. 2,50, che per via di congetture si portava a tre. Cfr. *Relazione LAMPERTICO*, pag. 35.

Il Bertani riteneva che dalla tassa sfuggissero 26 milioni di ettolitri, calcolando in 106,5 milioni la produzione, e 3,5 l'importazione, contro un consumo presunto di 84 milioni: evidentemente egli errava nel comprendere i dati relativi all'alimentazione del bestiame.

È interessante ricordare che, per ovviare agl'inconvenienti del macinato, il Bertani proponeva di imporre una tassa di produzione e di importazione di una lira per ogni ettolitro di frumento o di riso, e di mezza lira per i cereali inferiori. Questa tassa, secondo lui, avrebbe dato un gettito maggiore di quella sul macinato, ma la proposta, dal punto di vista fiscale evidentemente poco pratica, non fu accolta. Cfr. BERTANI, *Discorsi*, pagg. 436 e segg.

(2) La ritenuta ebbe effetto a partire dal 1871, in applicazione della legge 11 agosto 1870, n. 5784. È interessante notare che essa procurò allo Stato, nel decennio, un reddito medio di 5,4 milioni all'anno.

netto di 36 milioni all'anno, cifra veramente ragguardevole quando si pensi alla volontarietà della tassa.

Il monopolio del *sale*, partito da 74 milioni di entrata lorda, si spinse nell'ultimo quinquennio a poco più di 80; la promessa riduzione di prezzo non fu subito attuata per imprenscindibili necessità finanziarie. Il gettito netto del monopolio dei *tabacchi*, invece, stazionario nel primo triennio, sui 72 milioni all'anno, crebbe a 86 milioni nel 1875, per salire gradatamente fino a 105 milioni nel 1880, cifra destinata a segnare ulteriori aumenti, mano mano che si sarebbe più efficacemente combattuto il largo contrabbando.

Entrate patrimoniali e diverse. I redditi patrimoniali dello Stato, mantenutisi intorno ai 38 milioni all'anno fino al 1876, aumentarono di 33 milioni nel 1877 per effetto del riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia (1). I redditi patrimoniali veri e propri tendevano però a ridursi: le rendite di stabili ed altri capitali del demanio, da 14 milioni al 1871, si ridussero a 9 nel 1880; i redditi dell'asse ecclesiastico, per effetto della sua graduale liquidazione, caddero da 18.1 a 11.5 milioni, e si aggirarono su 2500 mila lire i redditi del canale Cavour, che era stato riscattato con legge 16 giugno 1874, n. 2002. Il resto delle entrate diverse è formato dai proventi dei pubblici servizi in cifre crescenti da 37.9 milioni a 58.6, e cioè dai proventi del servizio postale, telegrafico e telefonico, dalle cancellerie giudiziarie (circa 6 milioni all'anno); dai diritti sui pesi e misure (2) e dal saggio dei metalli preziosi; dalle tasse scolastiche, il cui gettito passò da 2 a 3 milioni; da rimborsi e concorsi di vari enti nelle spese ordinarie, in circa 20 milioni all'anno; da entrate diverse, e specialmente da capitali, interessi e premi riferibili a titoli di debito pubblico caduti in prescrizione, e dai profitti della Cassa Depositi e Prestiti, in una media complessiva, per tutto il gruppo, di circa 12 milioni all'anno.

(1) Fra i redditi patrimoniali nel periodo 1876-81 figurano complessivamente 59 milioni per interessi sulle obbligazioni delle ferrovie romane, che per effetto della legge 2 luglio 1875, n. 2570, erano convertite in rendita consolidata 5%. Quando, nel gennaio 1882, divenne esecutiva la legge 29 gennaio 1880, n. 5249, sul riscatto delle ferrovie Romane, lo Stato ne assunse tutti i debiti e crediti, e quindi furono eliminate dalle entrate gl'interessi delle obbligazioni convertite, che rappresentavano un debito della Società e per essa, ora, dello Stato. Cfr. *Annuario 1900*, pag. 953.

(2) I diritti sui pesi e misure furono modificati con la legge 23 giugno 1874, n. 2000. Con R. D. 20 maggio 1877, n. 3836, furono poi approvate le tavole di ragguaglio dei pesi e misure, già in uso nelle varie provincie del Regno, con quelli del sistema metrico decimale.

3. — *Movimento di capitali. Asse Ecclesiastico.* Le partite più importanti del movimento dei capitali sono formate dalle variazioni del debito pubblico, di cui diremo più avanti, e dalle alienazioni dei beni dell'Asse ecclesiastico. La vendita di beni demaniali produsse nel decennio una entrata totale poco rilevante (circa 26 milioni); mentre quella dei beni dell'Asse Ecclesiastico dette proventi decrescenti, ma sempre notevoli. Come abbiamo visto nel precedente volume, il valore dei beni, ancora da vendere al 1° gennaio 1871, era calcolato in 280 milioni, di cui 238 dei beni già appresi e 42 dei beni da apprendere. Le vendite effettuate fino ad allora avevano già dato un prodotto di 390 milioni di lire.

Non mancavano voci autorevoli, che deploravano la fretta con cui lo Stato si era sbarazzato di questa enorme massa di beni. Il Sonnino, ad esempio, credeva che l'alienazione di tutte quelle terre, diventate di proprietà pubblica, fosse un errore economico, poichè spogliava lo Stato, per farne quasi dono ai privati, di tutto quell'aumento progressivo di ricchezza che gli sarebbe pervenuto per il solo fatto del graduale incremento del capitale nazionale e della popolazione. Specialmente più deplorevole gli pareva lo sperpero di quell'immensa ricchezza per la Sicilia, perchè in nessun altro luogo essa avrebbe potuto essere meglio adoperata come strumento della rigenerazione del paese. Egli non sosteneva la manomorta, nè la proprietà ecclesiastica territoriale; ammetteva che lo Stato aveva fatto indubbiamente bene ad avocare a sè tutti quei 230.000 ettari di terre ecclesiastiche in Sicilia, che non erano ancora state censite dai titolari, e se ci avesse aggiunto i beni di molte confraternite laiche, dei collegi di Maria, ecc., avrebbe fatto anche meglio. «Ma almeno, egli dice, e riporto le sue acute osservazioni perchè hanno un carattere generale, si fosse badato, nell'alienazione di farla in quelle condizioni e con quei modi per cui potesse migliorarsi lo stato economico e morale di una buona parte della popolazione rurale, onde con ciò arrivare, con la forza dell'esempio, col risveglio di attività e di forze dormienti, e coll'impulso dato all'opinione pubblica, ad una lenta, pacifica e benefica rivoluzione sociale in tutta l'Italia, e più specialmente nelle provincie meridionali! Nulla di tutto ciò. Si venda o si dia a censo, ma si faccia presto; il Tesoro ha bisogno di milioni; la libertà e l'iniziativa privata faranno il resto. E quindi l'errore più grave, quasi colpa, di aver fatto l'alienazione in modi e condizioni tali da portare ad un aggravamento delle sproporzioni nella divisione delle terre». Se non si sapeva far meglio, se tanto col sistema delle aste, come con quello delle quotizzazioni,

non si sapeva come conseguire lo scopo, di fare dell'operazione finanziaria il mezzo per iniziare una riforma agraria, si doveva, egli conclude, soprassedere, e non compromettere l'avvenire (1).

Purtroppo ogni recriminazione fu allora inutile, perchè la vendita dei beni, sotto la pressione dei bisogni della finanza, continuò. Nel 1871 furono venduti 11.175 lotti per 33 milioni, cifra assai inferiore a quella realizzata in media nel triennio precedente, e poichè la lentezza delle vendite dipendeva da diserzione dalle aste, con legge 20 maggio 1872, n. 816, fu autorizzata la vendita, a trattative private, dei beni disertati dalle aste fino al 31 dicembre 1871. Questa autorizzazione fu rinnovata, per i beni disertati dalle aste fino al 31 maggio 1876, con la legge 30 giugno stesso anno, n. 3203; ma non si può dire che il risultato del provvedimento sia stato molto notevole, poichè solo nel 1873 e nel 1877 questo tipo di cessione ebbe una certa estensione (2). In totale, infatti, furono venduti beni

(1) Il Sonnino nota che, purtroppo, in Sicilia, come del resto, se pure in minore misura, anche altrove, i beni ecclesiastici caddero quasi esclusivamente, e con rarissime eccezioni, in mano dei proprietari agiati e per lo più dei grossi proprietari, e ciò specialmente in quelle regioni dove la proprietà era meno divisa, e dove quindi era più urgente che una tale divisione si facesse. Nè poteva essere diversamente perchè solo i ricchi potevano amcarsi, e alcune volte organizzare le camorre, che dominavano assolute nelle aste. Il modo stesso in cui, egli dice, erano fatti gl'incanti rendeva impossibile ogni lotta contro quelle coalizioni, che avevano per mira di accaparrarsi i beni a modico prezzo, o di lucrare sull'asta facendosi pagare forti somme dai compratori. Se qualcuno non si sottoponeva alle esigenze della camorra, questa spingeva in su e senza limiti il prezzo dell'asta, e sapeva di non correre con ciò nessun pericolo. Difatti si mandava a offrire agl'incanti un nullatenente il quale, rimasto padrone del podere, lo sfruttava quanto più possibile, tagliando e abbattendo le piante, che vi potevano essere, per pagare le prime spese dell'incanto: il Demanio, poi, doveva spesso aspettare due anni di inesequito pagamento del canone per potersi riprendere il terreno, giacchè difficilmente riusciva ad ottenere prima lo scioglimento dell'enfiteusi, e ciò per la difficoltà e la spesa della prova dei deterioramenti. Cfr. SONNINO, *La Sicilia*, pagg. 211 a 213.

(2) Il prodotto delle vendite nel decennio è il seguente (milioni di lire):

	1871	72	73	74	75	76	77	78	79	80
Asta	32.8	47.4	46.3	31.1	23.4	10.0	10.6	7.3	7.2	6.3
Trattative private . .	—	2.2	7.2	2.0	1.2	0.9	3.9	2.3	0.9	0.6
Totale.	32.8	49.6	52.5	33.1	24.6	10.9	14.5	9.6	8.1	6.9

per 243.6 milioni, di cui 222.4 al pubblico incanto, e 21,2 a trattative private, cioè per circa il 9 % del totale.

In tutto il periodo dal 1868 al 1880 furono complessivamente venduti terreni per un complesso di 575 mila ettari, distribuiti in 136 mila lotti di una superficie media di ettari 5,32, e con un prezzo medio per ettaro di 835 lire. Il ricavo totale della grandiosa operazione fu di 557 milioni, ma il provento effettivamente ricavato dal Tesoro fu di circa 460 milioni, cosicchè la differenza di prezzo, fra la base di asta e le cifre di aggiudicazione, corrispondente al 28 %, fu in gran parte assorbita dagli abbuoni concessi ai compratori, e cioè dal 2,44 % (circa 14 milioni) da abbuoni sulle rate di prezzo anticipate (1), e circa 85 milioni per aggi sulle obbligazioni ecclesiastiche. Nell'insieme i due gruppi di abbuoni rappresentarono il 17,13 % del prezzo nominale di vendita, cosicchè il prezzo effettivo per ettaro fu di sole 685 lire (2).

Le obbligazioni dell'Asse ecclesiastico erano accettate in pagamento al valore nominale. Con la legge 11 agosto 1870 il loro prezzo fu fissato, per convenzione con la Banca Nazionale, all'85 %, cosicchè i compratori dei beni dell'Asse godevano di un abbuono del 15 %, e ne godettero anche quando, per il cresciuto corso della rendita al di là di 85, con il R. D. del 26 settembre 1879, la vendita delle obbligazioni fu sospesa, ed il pagamento potè solo farsi in moneta legale. Al 1° gennaio 1871 erano in circolazione obbligazioni per 65 milioni; durante il periodo 1871-78 ne furono emesse per 220 milioni ed estinte per 237, e quindi il totale delle cartelle circolanti al 31 dicembre 1880 si era ridotto a 48 milioni, formati da obbligazioni non rimborsabili, e che si potevano estinguere solo con

(1) Le condizioni di pagamento erano infatti le seguenti: un decimo, oltre il valore delle scorte, entro 30 giorni dalla vendita; gli altri nove decimi in 18 anni, con l'interesse scalare del 6 %. L'abbuono per anticipato pagamento, come abbiamo già visto precedentemente, era del 7 %, se le 18 rate annuali erano versate assieme al primo decimo, del 3 % per le rate ancora da scadere, purchè entro due anni dalla vendita.

(2) Nei riguardi della divisione regionale delle varie cifre è interessante notare: 1°, la maggior parte di abbuoni per anticipo di rate furono goduti dal Piemonte, Lombardia, Emilia, Toscana; gli abbuoni per obbligazioni furono, invece, più larghi nelle Puglie, in Piemonte e nella Campania; 2°, il prezzo più alto dei lotti per ettaro, fu quello ottenuto in Piemonte, Lombardia, Campania, Sicilia, Liguria ed Emilia; il più basso nella Sardegna, Basilicata ed Umbria; le più alte superfici medie dei lotti si riscontrano in Toscana, Marche ed Emilia, le più basse in Liguria, Abruzzi, Veneto, e Sardegna. Cfr. per tutto ciò, *Annuario 1884*, pag. 277.

il pagamento dei beni ecclesiastici e ademprivili. Rimanevano poi da collocare obbligazioni del valore nominale di 114 milioni, che furono alienate dopo il 1881.

Tav. IX.

Consistenza del debito pubblico dal 1871 al 1880.
(Milioni di lire)

31 dicembre	Interessi o rendita					Capitali (1)				
	Consolidato	Redimibile	Debiti varii (2)	Titoli non alienati	Totale (3)	Consolidato	Redimibile	Debiti varii (2)	Titoli non alienati	Totale (3)
1860	101.7	13.3	0.8	—	116	2123	296	20	2	2437
1870	298.1	96.5	19.3	26.4	378	6045	1954	816	529	8297
1871	304.5	92.9	13.1	30.7	380	6173	1869	908	629	8322
1872	342.6	87.3	8.9	56.5	382	6939	1758	825	1152	8470
1873	349.7	81.4	14.8	62.4	384	7091	1643	1023	1281	8476
1874	357.4	75.9	12.2	62.3	383	7234	1478	1075	1246	8542
1875	368.0	70.7	9.7	70.3	378	7416	1383	1106	1487	8447
1876	382.0	100.5	9.7	72.9	419	7727	1934	1108	1573	9197
1877	387.3	92.2	11.0	71.7	419	7833	2309	1252	1556	9737
1878	390.4	86.4	11.6	70.3	418	7895	2193	1301	1535	9754
1879	399.0	80.4	9.5	68.4	421	8568	2076	1132	1499	9777
1880	403.4	75.7	12.1	67.5	424	8155	2005	1182	1481	9860

(1) Il capitale è calcolato in ragione di 20 lire per ogni lira di rendita per il consolidato 5, 4,50 e 4 $\frac{0}{10}$; il 3 $\frac{0}{10}$ fu calcolato per 60 lire. Con lo stesso rapporto di 1 a 20 è stato calcolato il capitale del debito redimibile.

(2) Buoni del tesoro e biglietti a corso forzoso.

(3) Il totale non comprende i titoli non alienati, dati in deposito o rimborsati al Tesoro.

Nell'insieme durante il decennio gl'incassi effettivi per la vendita dei beni dell'Asse ecclesiastico, figuranti all'entrata del movimento dei capitali, furono di 273 milioni.

4. — *Debito pubblico.* Il forte aumento del debito pubblico avvenuto nel decennio 1861-70, non si è verificato nel decennio ora in esame. Allora esso aumentò di poco meno di 6 miliardi; in questo decennio l'aumento fu solo di 1600 milioni. L'andamento del debito pubblico in tutto il periodo è, infatti, desumibile dai dati della Tav. IX, da cui si rileva che l'onere complessivo di interessi durante il decennio crebbe solo di soli 37 milioni, da portare a 77 tenendo

conto dei titoli non effettivamente alienati. L'aumento più forte del consolidato si verificò nel 1872, per la conversione del prestito forzoso del 1866, operazione che lasciò un margine di utile di circa 23 milioni portato fra le entrate diverse nei bilanci del 1880 e 1881. Gli aumenti degli altri anni erano il risultato o di altre conversioni di debiti redimibili, o di emissioni di rendita per costruzioni o per riscatto di linee ferroviarie. Nell'insieme del decennio furono contratti debiti per 818 milioni di lire, ma furono estinti dei debiti redimibili per 501 milioni, quindi l'indebitamento effettivo dello Stato fu di 316 milioni, oltre ai 227 milioni procurati con alienazioni di rendita per le costruzioni ferroviarie. In quanto al debito flottante la somma dei buoni del tesoro in circolazione fu, in media, inferiore ai 200 milioni di lire all'anno, mentre le anticipazioni allo Stato per mezzo del corso forzoso, che erano di 550 milioni al 1870, aumentarono fino a 940 milioni a partire dal 1875.

Gli effettivi pagamenti di interessi in questo periodo furono, però, molto più rilevanti di quelli del decennio precedente, durante il quale la somma pagata dallo Stato ascese a 2826 milioni. Gli interessi sui debiti perpetui, partendo da un minimo di 273 milioni nel 1871, aumentarono fino a 352 milioni nel 1880, e nel decennio ascesero in complesso a 3278 milioni, superando di 402 milioni la cifra totale del decennio precedente. Ma nel 1871-80 furono pagati in più 721 milioni per interessi sui debiti redimibili, 613 milioni per interessi sui debiti vari ed annualità fisse, cosicchè complessivamente, si vennero a pagare 4612 milioni, e cioè 1786 in più del decennio precedente. Nel 1871 si pagavano in tutto 442 milioni, nel 1880 485; in dieci anni l'aggravio dei debiti era cresciuto di 43 milioni, e l'onere degli interessi rappresentava al 1880 il 43 % delle spese effettive ordinarie ed il 40 % di tutte le spese effettive. Questa cifra è già molto eloquente da per sè, e spiega benissimo l'assoluta mancanza di elasticità del bilancio.

La forte diminuzione nell'emissione di nuova rendita doveva necessariamente influire sui corsi del consolidato, sui quali influivano altresì, da un lato il miglioramento generale del mercato finanziario, dall'altro il più decisivo miglioramento del nostro bilancio e la fortissima diminuzione del disavanzo effettivo. Come, infatti, si rileva dalla Tav. X, il corso medio del consolidato si è gradualmente sollevato fino a raggiungere nel 1880 la quotazione massima di 95.17 e la media di 90.58. L'aumento effettivo è molto maggiore di quello apparente quando si tenga conto che dal 1868 fu applicata la ritenuta dell'8,80 %, elevata al 13,20 % a partire dal 1° gennaio 1871,

e ciò doveva necessariamente deprimere il corso. È vero che anche prima di queste leggi i possessori di rendita pubblica erano obbligati a pagare la tassa di ricchezza mobile, ma difatto quest'obbligo

TAV. X.

Corso del consolidato 5% dal 1866 al 1880 (1).

	Borsa di Roma			Borsa di Parigi			Indice del Necco: corso medio per unità di reddito		Saggio netto d'interesse
	Massimo 1	Minimo 2	Medio 3	Massimo 4	Minimo 5	Medio 6	Consolidato 7	Generale 8	
1866	63.30	39.65	56.62	66.00	36.00	—	11.32	11.53	8.83
1870	61.90	48.10	57.16	60.92	44.00	—	13.54	12.97	7.98
1871	76.00	56.20	62.83	69.80	50.50	60.84	14.26	14.64	7.01
1872	75.67	70.25	73.82	71.45	65.35	68.36	16.99	17.37	5.88
1873	74.30	65.80	70.75	68.40	58.10	63.03	16.26	16.31	6.15
1874	74.00	67.17	70.77	68.85	58.95	65.24	16.32	16.41	6.13
1875	77.35	71.00	75.12	73.90	66.10	71.61	17.52	17.56	5.71
1876	78.30	72.60	75.49	74.95	67.00	71.60	17.57	17.72	5.69
1877	78.20	69.30	75.03	74.47	62.25	70.43	17.46	17.61	5.73
1878	82.15	75.45	78.79	78.40	68.70	73.94	18.68	18.80	5.35
1879	89.75	79.90	85.60	82.35	73.90	78.99	20.24	20.33	4.95
1880	95.17	86.60	90.58	88.95	79.55	85.02	21.45	21.49	4.66

(1) I dati delle colonne 1 a 6 sono presi dall'*Annuario 1900*, pag. 819. Quelli delle altre colonne dal NECCO, pagg. 31 e segg. Le cifre della colonna 8 danno, per unità di reddito, il corso medio di tutti i titoli di Stato.

rimaneva per la maggior parte insoddisfatto. E perciò i corsi della rendita dovrebbero essere accresciuti, come nota il Romanelli, in una proporzione ancora maggiore per il timore che la ritenuta generava di nuove falcidie, mentre aveva peso minore la speranza che la ritenuta potesse un giorno essere diminuita o tolta (1).

L'interesse netto, che era del 5% fino al 1868, si ridusse al 4,56 al 1869, al 4,34 al 1871, ma ciononostante il corso del consolidato si sollevò alla cifra media di 62,83 nel 1871, a 73,82 nel 1872, regredi alquanto per la crisi del 1873, ma dal 1875 riprese a salire vigorosamente in maniera che il corso medio per una lira di reddito da 17,52 crebbe a 21,45. Il saggio medio di interesse, che era stato di 8,83% nel 1866, del 5,71% nel 1875, si ridusse al 4,66 al 1880, cifra che denota una riduzione alla metà, in meno di quindici anni.

(1) Cfr. ROMANELLI, pag. 221.

5. — *Spese dello Stato.* Già abbiamo notato che nel totale delle spese effettive il servizio degl'interessi del debito pubblico rappresentava circa i due quinti; questa proporzione, come si desume dalla Tav. XI, ha subito, infatti, modeste oscillazioni intorno alla media

TAV. XI.

Spese dello Stato dal 1871 al 1880.

	Cifre assolute (in milioni di lire)						%, sul totale			
	Interessi sul debito (1)	Pensioni Lista civile e Camere	Spese di riscossione delle imposte (2)	Spese militari	Varie	Totale	Debiti	Spese militari	Varie	Totale
1871	442.9	72.6	104.5	177.4	215.9	1013.3	43.7	17.5	38.8	100
1872	456.9	77.9	130.4	194.7	233.9	1093.8	41.8	17.8	40.4	100
1873	443.6	78.0	143.4	206.9	264.1	1136.2	39.5	18.2	42.3	100
1874	449.6	74.7	120.0	214.7	231.5	1090.5	41.2	19.7	39.1	100
1875	445.8	76.1	112.2	215.8	232.5	1082.9	41.2	19.9	38.9	100
1876	468.2	75.8	112.5	221.8	224.0	1102.9	42.5	20.1	37.4	100
1877	487.0	77.4	113.7	247.5	232.3	1157.9	42.0	21.4	36.6	100
1878	492.1	76.8	118.0	249.0	241.2	1177.1	41.8	21.1	37.1	100
1879	496.8	76.4	117.7	228.4	266.5	1185.8	41.9	19.3	38.8	100
1880	496.3	76.5	125.1	253.7	245.1	1196.7	41.1	21.2	37.7	100
Totale	4679.8	762.2	1197.5	2209.9	2387.2	11236.6	41.6	19.7	38.7	100

(1) Compreso l'aggio sull'oro.

(2) » le vincite del lotto.

del 41.6 %. L'altro quinto era assorbito dalle spese militari, cosicchè per le spese civili non restava che meno del 40 % dello stanziamento totale, compresa la lista civile e il debito vitalizio. Questa situazione di estremo disagio per qualsiasi bilancio, era estremamente grave per un paese come l'Italia, che aveva tutto da fare. Si ripeteva allora, come oggi, per lo Stato, la condizione in cui si trovava una parte notevole della proprietà fondiaria, in cui una parte rilevante del reddito era assorbita dal pagamento di interessi sui debiti. Alla stregua di questa considerazione la tenace fiscalità del Sella ci appare più che giustificata, perchè egli in sostanza non chiedeva altro che di porre un argine all'incremento del debito pubblico, per impedire che, in prosieguo di tempo, più della metà delle entrate do-

vesse destinarsi al pagamento degl'interessi sui debiti, ciò che prima o dopo avrebbe portato al fallimento dello Stato.

Ad assottigliare ancora di più le disponibilità per i servizi civili, contribuivano, quando si arrestò l'aumento dei debiti, le *spese militari* che richiesero alla nazione uno sforzo crescente e assolutamente sproporzionato alle sue condizioni economiche. Destinare alle forze armate, oltre alle pensioni militari in circa 300 milioni, 2210 milioni in dieci anni, contro appena 2387 milioni alle spese civili, poteva essere una necessità politica, e non è nostro compito discuterla, ma era certo indice di una situazione penosa.

Esaminando ora le spese civili daremo qualche cenno sulle varie categorie di spese.

Il *debito vitalizio* si aggirava sui 60 milioni, di cui circa 29 per pensioni militari, il resto per pensioni civili. Sui 15 milioni si aggirò invece la spesa per la *lista civile* e gli assegni per i Principi Reali. La *spesa di riscossione delle imposte* ammontò in media a 120 milioni all'anno, con tendenza ad un lieve aumento. Detraendo dal totale delle imposte l'importo delle vincite del lotto, la spesa totale per la riscossione nel 1871-80 ammontò a 787 milioni. Poichè il gettito totale, al netto del lotto, ammontò a nove miliardi, la spesa di riscossione si aggirò intorno al 9 %, cifra non molto elevata e che denota i progressi che erano stati compiuti dall'amministrazione finanziaria (1).

L'amministrazione della *giustizia* costava circa 26 milioni all'anno; 5 milioni si spendevano annualmente per il *corpo diplomatico e consolare*; verso la fine del decennio all'*insegnamento* erano dedicati 26 milioni, con un aumento di 5 milioni rispetto ai primi anni del periodo. Spendere in ragione di meno di una lira all'anno per abitante, sia pure oltre la spesa dei Comuni, in un paese che aveva ancora l'80 % di analfabeti, mentre se ne spendevano 7 per abitante per le forze armate, è un fatto che non può a meno di sorprendere, ed è tanto più sintomatico, quando si pensi che per le *carceri* si spendevano oltre 30 milioni all'anno: i delinquenti avevano, dunque, da parte dello Stato, una cura maggiore degli analfabeti! La spesa per la *pubblica sicurezza* superò i 12 milioni nel 1879 e 1880, ma prima

(1) Si noti che una parte delle spese di riscossione giovava all'amministrazione dello Stato per fini non fiscali, ma di politica generale. A valutare, poi, più esattamente la percentuale delle spese di riscossione, occorre ricordare che molte delle entrate degli enti locali trovavano la loro origine nel sistema tributario le spese del quale gravavano sul bilancio dello Stato.

non era stata molto lontana da questa cifra. Circa 5 milioni erano spesi annualmente per l'agricoltura, l'industria e il commercio, il cui Ministero, soppresso nel 1877, fu ricostituito da Cairoli nel 1878, e per la *statistica* che, con R. D. 10 febbraio 1878, n. 4288, fu organizzata con una Direzione Generale dipendente dal Ministero dell'Interno, mentre veniva trasformata in Consiglio Superiore la vecchia Giunta di statistica. L'amministrazione civile costava circa 36 milioni all'anno, cifra allora giudicata enorme e che dava luogo alle più svariate proposte di economie. Delle spese per *opere pubbliche* abbiamo già parlato nel capitolo relativo.

Fondo per il culto. Con la legge 22 giugno 1874, n. 1962, si dispose che i rendiconti consuntivi del fondo per il culto fossero compilati nelle forme adottate per il bilancio. Tale fondo era stato creato dalla legge 7 luglio 1866, n. 3036, e dalle successive, che regolavano la materia dell'avocazione allo Stato del patrimonio degli enti ecclesiastici, ed aveva un istituto parallelo nel *Fondo di beneficenza e religione nella Città di Roma*, creato con legge 19 giugno 1873, n. 1402 (1). I fini, pei quali venne creato e dotato il fondo per il culto, si riassumono nel soddisfare a tutti i bisogni per il culto con mezzi tratti esclusivamente dall'asse ecclesiastico, e principalmente nel migliorare le condizioni dei parroci poveri, assicurando loro un supplemento di assegni, e nel togliere dai bilanci dello Stato e degli enti locali qualsiasi onere per il culto. Esso doveva amministrare e liquidare il patrimonio e soddisfare gli oneri e le passività inerenti ai beni e ai pesi imposti dalle leggi.

Il bilancio del fondo per il culto nel quinquennio 1876-80 registrò un'entrata totale media di 28 milioni all'anno, proveniente in gran parte da rendite consolidate e da rendite patrimoniali; le spese ammontarono a 31 milioni all'anno, di cui due terzi per gli adempimenti degli obblighi imposti dalla legge, il resto per spese di amministrazione, contribuzioni e tasse.

6. -- *Finanza locale. Finanza dei Comuni.* L'aumento degli oneri dello Stato trova un riscontro in quello degli enti locali, i bilanci dei quali registrano notevoli incrementi di spese, con parallelo aumento delle entrate ordinarie. Non è facile, però, desumere le cifre dell'incremento delle spese perchè, specialmente fino al 1875, la classificazione delle varie partite fu alquanto confusa e, quel che è più,

(1) Cfr. per tutto ciò *Annuario 1900*, pagg. 988 segg.

risultavano comprese nelle spese generali, somme che erano, invece, da attribuire al movimento dei capitali.

Il totale generale delle entrate nel decennio ha avuto un aumento di poco meno che 100 milioni, dovuto per 75 milioni alle entrate ordinarie, per il resto a quelle straordinarie. Infatti, come si desume dalla Tav. XII, le prime sono passate da 223.8 milioni a

Tav. XII.

Bilanci Comunali dal 1871 al 1880.
(in milioni di lire)

	Entrate ordinarie				Entrate straordinarie		Totale generale (1)	Spese			
	Sovrimposta terreni e fabbricati	Dazio Consumo	Altre entrate	Totale	Movimenti di capitale	Totale		Opere pubbliche	Istruzione pubblica	Altre	Totale
1871	78.5	71.0	74.3	223.8	—	68.3	316.1	67.7	30.7	227.0	325.4
1872	83.5	78.0	81.3	242.8	—	90.0	353.1	85.8	31.9	242.3	360.2
1873	90.5	77.8	83.9	252.2	91.3	114.9	389.3	95.2	34.1	266.1	395.4
1884	97.8	79.4	86.8	264.0	58.8	76.0	363.9	83.4	35.5	249.5	368.4
1875	100.8	83.6	82.3	266.7	58.9	86.3	371.7	81.9	38.5	251.4	371.9
1876	101.6	85.6	84.1	271.3	74.9	107.1	395.0	90.5	40.4	265.7	396.6
1877	102.1	88.6	87.4	278.1	75.3	106.2	401.2	102.3	42.3	258.3	402.9
1878	106.2	89.2	91.4	286.8	72.8	103.3	409.3	99.2	45.7	264.6	409.5
1879	109.2	90.7	94.7	294.6	63.5	93.6	407.4	92.4	48.7	266.1	407.2
1880	112.5	92.3	94.4	299.2	66.9	95.6	413.9	95.3	50.7	267.6	413.6

(1) Comprese le differenze attive dei residui.

299.2. mentre le entrate totali da 316.1 sono salite fino a 413.9. Base principale delle entrate ordinarie erano la sovrainposizione alla fondiaria e il dazio di consumo, ma avevano anche notevole importanza i redditi patrimoniali.

L'onere della sovrainposizione gravava sui contribuenti per 78.5 milioni al 1871, e per 112.5 al 1880, con un aumento di 40 milioni, pari quasi al 50 %. L'imposta si distribuiva in ragione di circa due terzi sui terreni, ed il resto sui fabbricati: quella sui terreni passava da 55.7 a 75.8 milioni, quella sui fabbricati da 22.8 a 36.7. Nel corso del decennio, dunque, l'aggravio fu più sensibile per i fabbricati (aumento del 61 %) che per i terreni (aumento del 35 %), e mentre nel totale, al 1871, l'imposta dava poco meno di un terzo del totale delle entrate ordinarie, alla fine essa superò alquanto il

terzo (1). Importanza notevole avevano altresì i redditi patrimoniali, cresciuti da 35,3 milioni nel primo anno, a 43,2 nell'ultimo, cifra questa sulla quale si adagiarono per molto tempo a causa delle cospicue alienazioni di patrimonio.

Relativamente minore fu l'aumento del gettito del *dazio di consumo* passato da 71 a 92 milioni; tuttavia questo incremento in una imposta che colpiva fieramente le classi povere, avvenuto in misura molto maggiore della popolazione, denota un inasprimento nell'applicazione che doveva necessariamente aggravare gli inconvenienti, che da essa nascevano, e che sono stati denunziati nel primo volume.

Al dazio si ricorreva spesso per turbare l'equilibrio tributario, quando la classe dominante riusciva a sottrarsi ad una parte del crescente onere dell'imposta, sostituendo alla *sovrimposta* i *rincrementi delle tariffe daziarie*. Nè erano scevri di gravi sperequazioni i sistemi di esazione, talchè una riforma sarebbe stata necessaria, e solo per le tristi condizioni della finanza statale e locale si può, in un certo senso, comprendere il perchè le cose si siano lasciate andare avanti in modo non conforme alla giustizia tributaria. Come rilevava l'Alessio, il dazio di consumo aveva raggiunto un'altezza di reddito affatto sproporzionata all'aumento normale del consumo degli abitanti ed allo sviluppo della produzione; mentre il modo di percezione, il sistema degli appalti, il servizio delle guardie daziarie, e le norme relative alla conformazione delle zone di vigilanza, non avevano in modo alcuno reso meno crudeli le ferite, che il sistema dei dazi comunali aveva intatto alla fortuna economica delle città italiane.

Dove non si può convenire con l'Alessio è nella sua osservazione che la tendenza all'aumento era un sintomo grave, sia dall'aspetto economico, che da quello sociale, in quanto essa era contemporanea e correlativa al progressivo rialzo di tutte le imposte locali, che colpivano a preferenza le classi meno agiate, senza che si potesse dire che altre imposte, e precisamente quelle che pesavano sulle classi agiate, avessero subito un aumento equivalente, mentre invece vi si riscontrava spesso o la stazionarietà o la diminuzione del reddito (2). Ciò poteva essere vero per alcuni Comuni e, molto

(1) Negli ultimi due anni fra le entrate per sovrainposte figurano pure circa tre milioni all'anno per la ricchezza mobile, provento che si aggirò su questa cifra fino al 1891, quando fu soppressa per i Comuni la facoltà di sovrainporre.

(2) Cfr. GIULIO ALESSIO, *L'imposta del dazio di consumo in Italia*, in *Annali di Statistica*, serie II, vol. 17.

largamente, anche per qualche regione, e non mancò di rilevarlo il Sonnino (1), ma dal punto di vista generale non corrisponde alla verità, specialmente a partire dal 1871, quando ebbero, cioè, effetto i provvedimenti finanziari approvati con l'*omnibus* Sella del 1870.

Dal 1871 al 1880 l'onere sopportato della proprietà immobiliare, senza calcolare la tassa sul bestiame, che si risolveva in un tributo indirettamente pagato dalle proprietà rurali, passò da 307 milioni a 370, con un aumento di 63 milioni pari al 21 %, mentre il gettito del dazio, compreso quello governativo, crebbe da 132 milioni a 162, cioè di 30 milioni pari al 23 %. Tenendo conto dell'aumento della popolazione nel decennio, pari al 7 per mille all'anno, la maggiore pressione esercitata con il dazio fu inferiore a quella derivante dalla sovraimposta (2). E' vero che le altre tasse e diritti comunali aumentarono il loro gettito di 17 milioni, ma sulla proprietà immobiliare gravavano, in misura crescente, le tasse governative, per la rincrudita applicazione delle norme fiscali. Non si può dire dunque che, per l'insieme del Regno, il dazio di consumo sia stato un mezzo di maggiore sfruttamento delle classi povere, per quanto nessuno può contestare che il peso di questa imposta, per sua natura progressiva a rovescio, fosse certo più duro per le classi povere, che per le ricche.

Le altre entrate ordinarie dei comuni davano 28 milioni al 1871, e 45 al 1880. Trascurabile era il concorso della tassa sul *valore locativo*, che al 1879 era applicata solo in 760 su 5000 comuni (3);

(1) Il SONNINO (*Discorsi*, I, pag. 9) denuncia, appunto, che il dazio di consumo nelle provincie meridionali, dove i contadini erano quasi dappertutto accentrati nei grossi borghi, pesava durissimamente sopra di essi. In parecchi comuni, essenzialmente rurali, dove nulla o quasi nulla si riscuoteva della sovraimposta fondiaria, che sarebbe andata a carico dei proprietari, la maggior parte dei proventi comunali si ritraeva dal dazio di consumo.

(2) Ecco come si è svolto per gruppo di imposte l'aumento del decennio (milioni di lire);

	Fondiaria				Dazio di consumo		
	Govern.	Comune	Provinc.	Totale	Govern.	Comun.	Totale
1871	179.5	78.5	48.9	306.9	61.0	71.0	132.0
1880	185.7	112.5	71.5	369.7	69.8	92.3	162.1

(3) Cfr. F. A. RÈPACI, *L'imposta sul valore locativo*, in *La Rif. Soc.*, 1931, pag. 50.

la *tassa di famiglia* o *focatico* dava, invece, un reddito crescente da 8 a 15 milioni, così come si raddoppiava (passando da 4,7 a 8,7 milioni) la *tassa sul bestiame agricolo*, tassa veramente esosa e contraria ad ogni principio di progresso agrario. L'aumento del gettito di questi tre cespiti va cercato nell'estensione del numero dei Comuni, nei quali ad essi si ricorreva, ed alla maggiore serietà di imposizione in quelli nei quali era già attuata, perchè, come osservava il Minghetti, fino al 1874 le tasse sul valore locativo, di famiglia e quella sul bestiame, o non erano messe da molti Comuni, o erano messe per pura forma, unicamente per avere la possibilità di oltrepassare il limite dei centesimi addizionali sulla fondiaria (1). Circa 25 milioni all'anno si traevano dalla *tassa sulle bestie da tiro, da sella e da soma* e sui *cani*, e altrettanti dalla *tassa sulle vetture e domestici*; quasi 4 milioni si ottenevano dalla *tassa di esercizio e rivendita*, mentre era inferiore ai due milioni il provento della *tassa di macellazione*.

Passando alle *entrate straordinarie* noteremo che in esse figurano, oltre a varie partite di sussidi dallo Stato e dalle Provincie, ed ai rimborsi ed entrate diverse, circa 5 milioni all'anno provenienti dall'alienazione di beni stabili, ed altrettanto da tagli straordinari dei boschi. Ma il grosso delle entrate di questo tipo era formato dall'accensione di rantui, che complessivamente ammontarono nel decennio, a 500 milioni. Nelle spese straordinarie risultano notevoli pagamenti per rimborso di debiti antichi e nuovi, ma nell'insieme, dal 1873, epoca nella quale fu fatta la prima rilevazione, al 1880, i debiti comunali aumentarono da 545 a 724 milioni, e cioè di 179 milioni.

La consistenza dei debiti dei Comuni fu accertata una prima volta al 31 dicembre 1873, poi al 1878, e poi al 1880. Alle tre date predette, per i Comuni capoluoghi di provincia, per gli altri e per il totale, essa era la seguente, in cifre assolute (milioni di lire) e in quota per abitante (lire):

	1873			1878			1880		
	Capoluog.	Altri	Totale	Capoluog.	Altri	Totale	Capoluog.	Altri	Totale
Cifre . .	420	125	545	580	161	741	526	198	724
Quota . .	106,45	10,97	35,46	140,96	12,30	43,06	127,11	12,13	36,04

(1) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VI, pag. 75.

Dal 1873 al 1878 l'aumento fu generale per tutti: al 1880, invece, il debito dei capoluoghi si era ridotto di 55 milioni mentre era cresciuto di 37 milioni quello dei piccoli Comuni. Poichè la riduzione per i grandi Comuni dipendeva dall'avvenuta sistemazione dei debiti della città di Firenze (1), che faceva ridurre il totale della Toscana da 225 a 133 milioni, negli altri Comuni la tendenza all'aumento dei debiti persisteva, e si manifestava con un incremento di 75 milioni nei due ultimi anni. Le regioni che avevano le più alte cifre assolute e le più alte quote per abitante, oltre la Toscana, che era alla testa, erano la Campania, per i debiti della città di Napoli, e la Lombardia. Notevole è poi il grande distacco della quota per abitante fra i Comuni capoluoghi e gli altri, perchè mentre quella dei piccoli Comuni non arriva al disopra di L. 12,30, l'altra è superiore alle cento lire, e solo nel 1880 segna una diminuzione rispetto al 1878.

Gli oneri crescenti imposti dalla diffusione della civiltà, i maggiori bisogni per l'igiene e l'istruzione, tutto tendeva a porre a ca-

(1) Fra tutti i Comuni del Regno i più dissestati erano quelli di Napoli e Firenze. La sistemazione dei debiti di Napoli fu effettuata nel 1881, quella del comune di Firenze, invece, avvenne nel 1879.

La città di Firenze, un po' per gli oneri che aveva dovuto sopportare durante i sei anni in cui fu la Capitale del Regno, un po' per non troppo oculata e prudente opera delle amministrazioni, si era talmente impelagata nei debiti che, agli inizi del 1876, stava per cadere in vero stato di fallimento. Qualunque ne fosse la causa, il Governo pensò che non era conveniente far nascere una situazione morale spiacevole, ed il Depretis, perciò, autorizzò la Banca Nazionale a fare delle anticipazioni, intanto che presentava un disegno di legge inteso a risolvere il problema finanziario del Comune con aiuti dello Stato. Caduto il Depretis, il Cairoli decise di affidare lo studio della questione ad una Commissione di inchiesta parlamentare, la quale presentò la sua relazione quando Depretis era già ritornato al Governo. La Commissione cercò di calcolare gli oneri, che la funzione di capitale aveva imposto alla città, e tenendo conto dei sussidi, che le erano già stati assegnati nel 1871, calcolò che lo Stato dovesse ancora corrisponderle 49 milioni.

Il Governo accettò le proposte della Commissione e decise di assegnare alla città di Firenze, a completa tacitazione di ogni sua pretesa, una corrispondente rendita 5 $\frac{0}{100}$, di cui doveva esserne immediatamente alienata una parte per far fronte al pagamento dei debiti garantiti dallo Stato, ed il resto doveva essere utilizzato per la sistemazione degli altri debiti comunali. Le proposte del Governo, non senza aspre discussioni e controproposte parlamentari, che non ebbero fortuna, furono approvate, e nel luglio 1879 anche questo angoscioso problema particolare, del più vasto problema della finanza locale, era finalmente risolto. Cfr. PLEBANO II, pagg. 104 e segg., e SACHS, *l'Italie*, pagg. 569 e segg.

rico dei Comuni spese maggiori, che essi potevano affrontare solo mediante operazioni passive ammortizzabili a lunga scadenza. Il problema del loro finanziamento era, dunque, un problema di suprema importanza, soprattutto per toglierli dalle grinte dei creditori, che pretendevano saggi di interesse molto elevati. Come faceva rilevare il Sella, le condizioni dei piccoli Comuni, da questo lato, erano talora proprio infelici, ed urgevano provvedimenti per attenuarle. Non era certo desiderabile di facilitare il modo di trovare dei prestiti, essendovi già fin troppo una tendenza alquanto speciale, per seguire questa via; ma occorrono, egli diceva, non poche circostanze in cui un Comune prudentemente amministrato, ha necessità di far ricorso al credito pubblico, ed era per questi casi che era urgente provvedere. Nelle antiche provincie, dove la Cassa dei Depositi e Prestiti funzionò più lungamente, senza gl'imbarazzi in cui fu posta dalla legge sulla Cassa militare, i servigi resi da questo istituto furono incalcolabili. Tutti i più piccoli Comuni avevano potuto trovare i denari, che loro erano indispensabili, a buone condizioni, senza cadere nella pania degli strozzini, ai quali più tardi si dovette qualche volta ricorrere (1).

I Comuni facevano debiti o per spese distribuite in molti esercizi, da affrontare con mezzi straordinari o per temporanee esigenze di tesoreria. I debiti esistenti al 31 dicembre 1880, per i Comuni capoluoghi di provincia, in 526 milioni, erano formati da 389 milioni in cartelle, per 9 milioni in mutui ipotecari, per 18 milioni in debiti cambiari e per 110 in debiti chirografari, a saggi d'interesse variabili fra il 4 e il 5 %, per 394 milioni, fra 5,25 e 6 % per 115 milioni, fra il 6,25 e il 10 % per il resto; solo poche centinaia di migliaia di lire portavano però oneri d'interesse superiori all'8 %. Del debito comune senza cartelle, 64 milioni erano stati anticipati dalla Cassa Depositi e Prestiti, 28 milioni da privati, il resto da corpi morali e istituti di credito (2).

Spese dei Comuni. — Se ora passiamo ad esaminare le spese dei Comuni noteremo che la massima parte di esse era formata dal pagamento degl'interessi dei debiti, dagli oneri di carattere patrimoniale e specialmente dal rimborso dei debiti e dalle spese generali di amministrazione. E' solo dal 1875 che furono bene classificati

(1) Cfr. SELLA, *Discorsi*, pag. 378.

(2) Cfr. *Annuario 1878*, pagg. 363 e segg. e *Annuario 1884*, pag. 263. Secondo notizie raccolte posteriormente, i debiti per mutui, in complesso, al 31 dicembre 1880, ammontavano a 750 milioni, di cui: 461 per obbligazioni, 120 per mutui della Cassa Depositi e Prestiti e 169 per altri mutui.

questi tre gruppi di spese: e così, dal 1876 al 1880, vediamo passare da 78 a 88 milioni le spese generali, ridursi alquanto gli oneri patrimoniali, che restavano tuttavia di poco al disotto dei 100 milioni, e crescere da 47 a 53 milioni le spese di polizia locale e di igiene.

In quanto alle altre spese il primo posto spetta alle opere pubbliche per le quali, durante il decennio, fu complessivamente erogata la somma di 894 milioni, cifra veramente rilevante e destinata, per lo più, al miglioramento delle comunicazioni, agli edifici scolastici, agli acquedotti, ecc. ecc.

Rilevante aumento presentava pure la spesa per l'istruzione pubblica passata da 31 milioni al 1871, a 51 al 1880, cifra certo insufficiente a risolvere il problema dell'analfabetismo in Italia, ma che nel suo costante incremento, denota gli sforzi che allora si facevano per combattere questa dolorosa piaga. Sicurezza pubblica e giustizia pesavano per cifre crescenti fino ai 9 milioni nel 1880; oltre il doppio si spendeva per la beneficenza, e circa 4 milioni all'anno erano destinati per il Culto.

Finanza delle Provincie. — I bilanci delle Provincie erano di dimensioni molto più modeste di quelle dei Comuni, ma avevano anch'essi tendenza a gonfiarsi: infatti la spesa, dalla media di 78 milioni nel primo quinquennio, passava a 86 nel secondo, con un corrispondente aumento delle entrate.

Le entrate ordinarie da 57,5 milioni al 1871, ascerò gradatamente fino a superare nel 1880 i 74 milioni. Questo gettito era dovuto in gran parte all'aumento della sovraimposta sui terreni e fabbricati, passata da 49 ad oltre 71 milioni, di cui 48 sui terreni e 23 sui fabbricati. Nelle spese, invece, la parte maggiore, intorno al 50 %, era destinata alle opere pubbliche, per le quali nel decennio furono complessivamente erogati 332 milioni di lire. Circa 25 milioni all'anno erano destinati al pagamento dell'interesse sui mutui, al rimborso dei debiti ed alle spese generali di amministrazione. L'assistenza sociale imponeva un onere crescente da 15 a 18 milioni all'anno; in aumento da 4 a 5 milioni era la spesa per l'istruzione, mentre circa 4 milioni si spendevano annualmente per la pubblica sicurezza.

Il dissesto delle finanze provinciali, e la sproporzione fra i mezzi e i fini da raggiungere, si manifesta con l'aumento della cifra dei debiti passata da 63 milioni al 1873, a 98 al 1878, a 112 al 1880. Degli ultimi 112 milioni la metà dipendeva da mutui contratti con emissione di obbligazioni; il resto era diviso, in parti eguali, fra la Cassa Depositi e Prestiti ed altri creditori.

In sostanza in questo decennio la finanza degli enti locali seguì le orme di quella statale per quanto si riferisce all'incremento delle spese, e quindi dovette affrontare il grave problema di procurarsi fonti di entrata corrispondenti. Nella lotta fra lo Stato e gli enti minori, per mettere le mani sulla ricchezza imponibile, la vittoria fu, naturalmente, del più forte, a favore del quale militavano ragioni di vita, che erano più sentite dagli organi supremi dello Stato, e specialmente dal Parlamento. Non erano pochi coloro i quali si rendevano conto della gravità del problema della finanza locale (1), ma le ancora troppo incerte condizioni della finanza dello Stato, e la speranza di poter provvedere, con una grandiosa riforma dei tributi, a tutto il complesso problema finanziario italiano, fecero rimandare indefinitamente la ricerca di un equilibrio fra le fonti tributarie da riservare allo Stato ed agli enti locali, e la questione rimase insoluta allora, come è insoluta tuttora.

(1) Si veda il bellissimo, suggestivo studio di ANTONIO SALANDRA sul *Rordinamento delle finanze comunali* nella *Nuova Antologia* del 1878, vol. IV, pagg. 345 e segg., e l'altro di A. MAGLIANI sulla *Questione finanziaria dei Comuni*, al vol. V, pagg. 291 e segg.

CAPITOLO VI.

Moneta. Credito. Banca. Società anonime

1. Circolazione metallica — 2. Circolazione fiduciaria: l'inflazione autorizzata da Sella — 3. Effetti sulla crisi del 1873 — 4. La legge del 30 aprile 1874 — 5. Proroghe del corso legale dei biglietti e progetti di abolizione del corso forzoso — 6. Operazioni degli istituti di emissione — 7. Vicende dell'aggio — 8. Le società di credito ordinario — 9. Casse di risparmio ordinario; istituzione delle casse postali di risparmio — 10. Il capitale azionario.

1. — Il regime di corso forzoso in vigore dal 1866 tolse importanza alla circolazione metallica, la quale era necessaria, solo perchè forniva la quantità di spezzati, integrativa della crescente massa dei biglietti e, quindi, le coniazioni effettuate nel secondo decennio furono quasi in totalità formate da moneta d'argento.

Nel periodo 1862-1865 furono coniate per 186 milioni di monete d'oro; per 21 milioni ne furono coniate nel 1866-70; negli anni successivi fino al 1880 le coniazioni ammontarono a 48 milioni, di cui 20 nel 1873 e 28 nei 7 anni successivi. Nei dieci anni ne furono ritirate dalla circolazione per 8 milioni, di modo che l'aumento effettivo di monete d'oro coniate, nel 1871-80, fu di soli 40 milioni. Si arrestò pure l'emissione di nuove monete di bronzo, delle quali, durante il periodo 1862-70, ne erano state emesse per 76 milioni, mentre si ritiravano nel 1862-71 per 28 milioni di monete di rame. Continuò invece la coniazione delle monete d'argento al titolo di 900/1000, in conformità degli accordi con i paesi dell'unione monetaria latina, mentre il titolo di 835 millesimi rimaneva solo per le monete divisionali.

Pochi anni dopo la stipulazione del patto monetario del 1865 (1)

(1) Ricordiamo che l'Unione Latina era nata nel 1865, ma essa non faceva che riconoscere, con una convenzione internazionale, uno stato di fatto già esistente. Il sistema monetario sardo, che poi divenne quello italiano, il belga e quello della Svizzera erano, infatti, modellati sul sistema francese nato con le leggi del

un fenomeno inverso a quello che lo aveva determinato, diede occasione ad una nuova riunione dei rappresentanti dei quattro Stati latini, che si raccolsero a Parigi, per iniziativa del Governo svizzero, nel gennaio 1874. Il problema sorgeva dallo spostamento del valore commerciale dell'oro e dell'argento, iniziatosi con la crisi famosa del 1873.

Nel triennio 1871-73 in Italia si erano coniate monete per 113 milioni di lire, e se ne erano ritirate dalla circolazione per 89 milioni, ma per gli anni seguenti le coniazioni furono vincolate ai nuovi accordi stipulati nel 1874. In virtù della convenzione addizionale a quella del 1865, approvata con legge 30 agosto 1874, n. 2065, le quattro potenze firmatarie si obbligarono a non coniare nel corso del 1874 pezzi da 5 franchi d'argento, oltre il contingente di 12 milioni per il Belgio, 60 per la Francia, 40 per l'Italia e 8 per la Svizzera, compreso in queste somme l'ammontare dei buoni monetari di già rilasciati. L'Italia fu, inoltre, autorizzata a far coniare 20 milioni di scudi, destinati a rimanere immobilizzati, come riserva metallica, nei forzieri della Banca Nazionale fino alla riunione di una nuova conferenza, stabilita per il gennaio 1875.

Effetto della conferenza del 1875 fu la dichiarazione del 5 febbraio, per virtù della quale i quattro Stati si impegnarono a non coniare nel corso dello stesso anno una quantità di scudi d'argento superiore a quella fissata dalla convenzione del 1874. Però, avendo il Governo italiano fatto conoscere la necessità, in cui egli trovavasi, di rifondere e convertire in valuta decimale una somma di 10 milioni di antiche monete di argento, ciascuno dei Governi contraenti fu autorizzato a far coniare, oltre il contingente fissato, una quantità di

18 germinale, anno III (2 aprile 1795) sui pesi e sulle misure, del 28 termidoro sulle monete e con quella del 7 germinale, anno XI, (28 marzo 1803). La prima di codeste leggi mise il franco a base del sistema monetario francese; la seconda stabilì che la lega metallica dovesse contenere 900/1000 di puro e che la moneta di un franco avrebbe avuto il peso di 5 grammi d'argento. La legge del 7 germinale, anno XI, oltre a confermare le disposizioni già sanzionate rispetto alle monete d'argento, ordinò la coniazione di monete d'oro da 20 franchi, pure a 9/10 di fino, tali che con un kg. di metallo se ne coniassero 155, e quindi del peso di 6 grammi e 4516 diecimillesimi per ciascuna.

L'identità sostanziale dei sistemi monetari dei quattro predetti paesi fu cagione che essi si trovassero in una specie di unione monetaria di fatto, e che le monete d'oro e d'argento, coniate in ciascuno di essi, fossero accettate liberamente dagli altri nella propria circolazione. Anzi nella Svizzera le monete decimali d'argento sul tipo francese furono ammesse in corso legale fin dal 1850, e i pezzi d'oro da 10 e da 20 franchi nel 1860. Cfr. STRINGHER, *Monete*, pagg. 78 a 80.

pezzi da 5 franchi d'argento non superiore al quarto del contingente stesso. Inoltre il Governo italiano fu autorizzato a lasciar porre in circolazione i 20 milioni di lire iniscudi, coniatil l'anno antecedente e immobilizzati presso la Banca Nazionale. In dipendenza di questi accordi, nel 1874 furono coniate nuove monete per 60 milioni, contro 21,6 ritirati; nel 1875 se ne coniarono per 50 milioni, contro 13,4 ritirati, e nel 1876 solo 36 milioni, contro 18,3 ritirati, in applicazione, per quest'ultimo anno, di un'altra dichiarazione firmata il 3 febbraio a Parigi. Il contingente di nuove emissioni per il 1877 fu ridotto alla metà, cioè a 18 milioni, ed ancora alla metà per il 1878, limitatamente all'Italia, per consentirle di provvedere alla sostituzione delle monete non decimali degli antichi Stati, che essa veniva ritirando.

Finalmente, a termini dell'articolo 9 della nuova convenzione monetaria firmata a Parigi il 5 novembre 1878, che surrogò quella del 1865, spirata il 31 dicembre 1879, fu sospesa a tempo indeterminato la coniazione degli scudi d'argento in tutti gli Stati dell'Unione. Avendo però i delegati italiani dichiarato che il nostro Governo non poteva impegnarsi a rinunciare assolutamente e definitivamente alla coniazione, perchè rimaneva ancora uno *stock* ragguardevole di antiche monete da convertire in valuta decimale, fu accolta un'eccezione a favore dell'Italia, e con altra dichiarazione dello stesso giorno, 5 novembre 1878, il Governo italiano fu autorizzato a coniare, e furono di fatto coniatil nel corso dell'anno 1879, scudi per una somma di 20 milioni di lire.

Con la predetta convenzione, si provvide poi ad una nuova determinazione dei contingenti di valuta divisionaria per ciascuno Stato sulla base di 6 lire per abitante, e cioè 33 milioni per il Belgio, 240 per la Francia, 10,5 milioni per la Grecia, che nel frattempo aveva aderito, all'Unione, 170 per l'Italia e 18 per la Svizzera (1). La Con-

(1) Cfr. STRINGHER, *Monete*, pag. 84. Nella proposta di rinnovazione della lega il governo, mercè speciale accordo, aveva assunto il gravissimo impegno di ritirare dalla circolazione e distruggere — entro sei mesi dalla consegna delle monete divisionarie circolanti all'estero, e di cui era pattuito il rimpatrio — la totalità dei biglietti di valore inferiore ai 5 franchi, con l'obbligo di non emetterne mai più. Tali disposizioni offendevano la sovranità dello Stato, restringendo la libertà di risolvere, nei modi e termini richiesti dalle convenienze del paese, il delicato problema del passaggio dalla minuta circolazione cartacea alla minuta circolazione metallica, e non tenevano conto del grave onere che capitava così alla finanza. Si dovette, perciò, venire ad una nuova convenzione con la quale, mentre era regolato con patti e termini più convenienti per l'Italia il rimpatrio delle

venzione incontrò serie opposizioni in Parlamento e nel paese (1), perchè alcuni pensavano che sarebbe stato conveniente per noi ritirarci dall'Unione, per aver mani libere quando sarebbe stato abolito il corso forzoso, nel caso in cui si volesse stabilire un regime monetario monometallico (2).

Complessivamente fino al 1880, fra monete degli antichi Stati e monete decimali, in oro ed argento, ne furono coniate per 1194 milioni di lire; ne furono ritirate, per convertirle in monete decimali, 582 milioni, con una perdita di coniazione di 18,5 milioni (3). Sarebbero rimaste, dunque, in circolazione ben 612 milioni di monete di

monete divisionarie di argento, tornava ad essere lasciato in facoltà del Governo italiano di regolare, a seconda delle sue convenienze, la questione della soppressione della carta di piccolo taglio. Cfr. PLEBANO, II, pagg. 160 e 161.

(1) Cfr. S. COGNETTI DE MARTIIS, *Il nuovo patto dell'unione monetaria latina*, Torino, Loescher, 1879, e C. F. FERRARIS, *La convenzione monetaria 5 novembre 1878 ed il corso forzoso*, Milano, Hoepli, 1879.

(2) Quando si discusse la legge sull'unificazione del sistema monetario del 24 agosto 1862, tanto il Governo quanto il Parlamento si erano proposto il quesito se convenisse all'Italia adottare senz'altro il tipo monetario unico, o scegliere invece un sistema transitorio che, in seguito, avesse facilmente permesso il passaggio al monometallismo oro. Il ministro Pepoli ed altri erano concordi nel ritenere che il tipo unico sarebbe stato più logico, più perfetto, più conforme alle tradizioni scientifiche italiane, come erano concordi nell'affermare che potenti ragioni di indole economica spingevano le nazioni verso questo sistema, ma tutti ne credevano intempestiva per il nostro paese l'adozione. « Le frequenti ed importanti relazioni commerciali che noi abbiamo con la Francia, con la Germania e con altre nazioni, che tengono l'argento per moneta legale, era detto nella relazione ministeriale, le condizioni speciali del credito italiano, per cui i titoli del nostro debito pubblico sono negoziati sui principali mercati ove si usa moneta d'argento, per non accennare altri motivi, renderebbero per ora inopportuna e nociva una riforma, che operata, invece, d'accordo con le principali nazioni di Europa riuscirebbe perfetta ». Fu così che fu scelto il sistema monetario francese.

Il Governo, però, stabilì di non coniare per proprio conto scudi d'argento finchè fossero durate le circostanze, che ne determinarono la scomparsa dalla circolazione. Le monete d'argento o eroso misto non decimali, che esistevano in Italia, nel 1862 essendo valutate a oltre 450 milioni di lire, e la legge avendo fissato a 150 milioni soltanto il contingente delle monete divisionali a 835 millesimi, dovevano rimanere circa 300 milioni di lire d'argento disponibili, che il Governo si proponeva di impiegare nell'acquisto di tanto oro, per guadagnarvi la differenza di prezzo. In sostanza, come osserva lo Stringher, il regime monetario inaugurato in Italia, con la legge del 24 agosto 1862, era un monometallismo anteorario. Cfr. STRINGHER, *Monete*, pag. 148.

(3) La perdita di coniazione in complesso ammontò a 39 milioni perchè oltre 20 milioni furono perduti nel ritiro dei 28 milioni di monete di rame, dalla cui vendita non si ricavarono che 8 milioni. Cfr. STRINGHER, *Monete*, pag. 110.

oro e d'argento, se l'esportazione di metalli preziosi non avesse assottigliato fortemente la scorta metallica del paese.

2. — Mentre si contraeva, anzi spariva quasi del tutto, la circolazione metallica, si espandeva notevolmente la circolazione cartacea.

Alla fine del 1870 gl'istituti di emissione operanti nel Regno erano: 1°, la *Banca Nazionale nel Regno d'Italia*, con 80 milioni di capitale; 2°, la *Banca Toscana di Credito* per le industrie e il commercio, con 10 milioni; 3°, la *Banca Nazionale Toscana* con circa 12 milioni; 4°, il *Banco di Napoli* con 25; 5°, il *Banco di Sicilia* con poco meno di 6 milioni; ad esse si era aggiunta 6°, la *Banca Romana* con 5.375 mila lire di capitale. La battaglia per l'unità di emissione, combattuta strenuamente dalla Banca Nazionale, si era già decisa contro le sue aspirazioni; persino nella sua denominazione, Nazionale *nel* e non *del* Regno d'Italia, dice il Boccardo, si volle, con forma un po' bizantina, ma molto caratteristica, fare intendere che non si concedeva a quest'istituto la posizione, che alla loro banca avevano dato Francia, Inghilterra, Belgio e tutte le altre nazioni d'Europa. E quindi, mentre l'ideale al quale cercavano di accostarsi i popoli più ricchi, più intelligenti e più civili, era di ridurre al minimo la massa di capitale consacrata al servizio della circolazione, il nostro regime bancario procedeva a ritroso di questa regola, e costituiva una macchina di circolazione e di scambio eccessivamente ponderosa e ingombrante (1).

L'anno 1870 segnò la rinunzia completa ad ogni disegno di unificazione bancaria, e l'adozione definitiva della pluralità; indirizzo indicato dalla ricostituzione della Banca Romana e da due provvedimenti legislativi, promossi dal Governo, e cioè: 1°, la legge dell'agosto 1870, che dava facoltà alla Banca Nazionale Toscana di aumentare il suo capitale fino a 50 milioni e di istituire sedi, succursali e filiali in altre provincie del Regno, legge seguita dal R. Decreto del 20 novembre, che autorizzava il già deliberato aumento di capitale da 10 a 30 milioni; 2°, il disegno di legge, presentato l'11 marzo 1870 dai Ministri Sella e Castagnola, sulla libertà e pluralità delle banche, e ripresentato nelle due sessioni che seguirono, il 9 dicembre 1870 e 13 dicembre 1871 (2).

(1) Cfr. GEROLAMO BOCCARDO, *Sul riordinamento delle banche in Italia*, Torino, U. T. E. T., 1881, pag. 134, e ACHILLE PLEBANO, *Unità di emissione, libertà di credito*, Torino, Bocca, 1890, pagg. 10, 11.

(2) Cfr. MONZILLI, *Banche*, pag. 143.

Dei provvedimenti disposti dopo l'entrata a Roma il meno felice, dal punto di vista economico, ed il più dannoso per le sue lontane conseguenze, fu certamente quello che lasciò in vita la Banca dell'ex Stato Pontificio, fondata il 29 aprile 1850, con 5.375 mila lire di capitale aumentabile fino a 10.750.000 lire. Il Governo italiano, per ragioni di carattere politico, non ne volle imporre la liquidazione, e volle, invece, riordinarlo, con provvedimenti di speciale favore (1), che avrebbero consentito, sotto un'amministrazione abile, oculata e corretta, di infondere vita nuova e rigogliosa all'istituto che assunse il titolo di *Banca Romana*; ma fu un pessimo affare perchè il nuovo istituto non aveva dei precedenti molto lusinghieri. Come infatti hanno rilevato il Canovai ed il Supino, la Banca dello Stato Pontificio fin dall'inizio, si era distinta per la disinvoltura con la quale commetteva abusi di ogni genere. Invece di ammortizzare le cambiali in sofferenza, sulle quali non poteva esservi speranza di ricupero, o vi era la presunzione di ricuperarne una sola, talvolta minima, parte, la banca le rinnovava per suo conto, per intero, come se fossero state cambiali di sicuro ricupero, e frattanto continuava a distribuire dividendi non inferiori al 5 % del capitale versato, non aumentava la riserva coi prelevamenti prescritti dalla legge, e acquistava sul mercato le proprie azioni. Alla fine del 1880 la Banca possedeva tante azioni per l'ammontare di circa due milioni; con che il capitale poteva considerarsi ridotto a circa 3 milioni; i quali, del resto, non esistevano neppure, perchè le perdite accertate ammontavano a circa 9 milioni (2)! Con il decreto 2 dicembre 1870 il capitale fu portato a 10 milioni e la banca rinunciò al privilegio esclusivo della emissione, contro un'indennità di due milioni: obbligandosi ad immobilizzarle 6 in oro, contro biglietti della Banca Nazio-

(1) Le ragioni per le quali l'istituto fu conservato in vita furono spiegate dal Sella alla Camera il 13 febbraio 1873. Egli disse allora che, all'epoca dell'annessione di Roma, la Banca Romana si trovava in condizioni molto difficili, attribuibili non ad altro che al curioso modo di governare, che c'era prima a Roma. Lo Stato si trovava impegnato in una grave responsabilità perchè, a termini di una notificazione del precedente governo, rispondeva della circolazione di quest'istituto. Senza scendere in dettagli sullo stato effettivo patrimoniale della Banca, egli notava che siccome vi era un privilegio di emissione, se si richiese per parte del Governo che gli altri stabilimenti, i quali volevano venire ad operare a Roma, dovessero disinteressarne la Banca mediante la somma di due milioni, lo si fece anche perchè i due milioni andavano nelle casse del Tesoro ad alleviare una possibile, anzi probabile, perdita, che le finanze avrebbero avuto, stante le condizioni giuridiche delle cose. Cfr. SELLA, *Discorsi*, V, pag. 497.

(2) Cfr. CANOVAI, pag. 25 e SUPINO, pagg. 54 e 55.

nale, con facoltà di cambiare fino ad un massimo di 6 mila scudi al giorno. Il Governo credette, però, necessario modificarne gli statuti, obbligandola a non distribuire un dividendo superiore al 5^o/_o sul valore nominale delle azioni, finchè non fosse stato per intero ricostituito il capitale sociale (1). La circolazione dell'istituto al settembre 1870 era di 33 milioni, e le sue vicende ci daranno spesso occasione di ritornare sulla sua non troppo felice attività.

Al 31 dicembre 1870 la circolazione degli istituti autorizzati ammontava a 1038 milioni, da ridursi a 987 detraendo le riserve cartacee delle cinque banche a biglietto convertibile. Per la massima parte della circolazione si trattava di biglietti della Banca Nazionale, perchè gli altri istituti, tutti assieme, non superavano la somma di 200 milioni. Sono poi da ricordare i biglietti di piccolo taglio emessi illegalmente per un totale calcolato intorno agli 11 milioni.

Con la legge 28 agosto 1870 il limite massimo della circolazione per la Banca Nazionale era stato aumentato da 800 a 850 milioni. Così la Banca aveva anticipato allo Stato le somme seguenti: 278 milioni all'atto della proclamazione del corso forzoso; 100 milioni sulle obbligazioni dell'Asse ecclesiastico; 122 nel marzo 1870, di cui 50 in oro; 50 nell'agosto, cioè in tutto 550 milioni. La circolazione effettiva della Banca alla fine del 1870 ammontava a 816 milioni.

Universale era il desiderio di abolire il corso forzoso, ma quanto ad attuarlo, nelle condizioni della finanza e del credito pubblico di allora, non era certo il caso di pensarci. Sella, anzi, pensava il contrario, perchè riteneva che per i bisogni del Tesoro, creati dal persistente disavanzo, e per il rimborso dei debiti redimibili precedentemente emessi, fosse giuocoforza ricorrere al torchio dei biglietti. In ogni caso preferiva, come abbiamo visto, questo sistema a quello della emissione di rendita, perchè l'aumento del debito, portando un forte onere di interesse, avrebbe aggravato ancora di più le condizioni della finanza statale, e così avrebbe rimandato a tempo indeterminato la realizzazione del presupposto fondamentale per il ri-

(1) La relazione sulla circolazione cartacea presentata alla Camera il 15 marzo 1875 così espone le condizioni della Banca: «Alla fine del 1870 si trovarono in cassa 1866 mezze azioni riscattate, e il capitale collocato era stato in tal guisa effettivamente ridotto da 5.375.000 a 3.456.651 lire. Ma quel che è peggio, anche questo capitale non esisteva più che in apparenza, poichè si era venuta creando una deficienza di gran lunga superiore. Infatti, instaurati i nuovi ordini amministrativi, dopo il 1870, si dovette ridurre il valore fino allora portato in bilancio per una considerevole massa di effetti, del 50, del 75 e perfino del 99 per cento». Cfr. MONZILLI, *Banche*, pag. 19.

torno ad una circolazione convertibile, e cioè: la finanza statale rassettata, il credito pubblico migliorato al punto da consentire il prestito necessario per rimborsare la Banca, il regime bancario risanato in modo da evitare un deprecabile ritorno alla carta inconvertibile (1).

Partendo da questi presupposti Sella domandò alla carta moneta le risorse di cui aveva bisogno per fronteggiare la situazione, e così nel marzo del 1871 presentò una convenzione, stipulata con la Banca Nazionale ed approvata con legge del 16 giugno, per un altro prestito di 150 milioni, con garanzia di rendita 5 % ceduta al prezzo di 70, e con facoltà di estendere la circolazione di una eguale somma senza copertura metallica. Il limite della circolazione della Banca fu così portato ad un miliardo, di cui 700 per conto dello Stato (compresi i 50 milioni in oro anticipati nel 1870) e 300 per conto proprio. La circolazione totale (comprese le fedi di credito dei banchi meridionali), che nei primi cinque mesi del 1871 si era mantenuta intorno ai 1035 milioni, balzò così nel giugno a 1168, e nel settembre raggiunse i 1268, con un aumento di 233 milioni in appena 4 mesi. Un aumento così forte non poteva lasciare immutati i rapporti monetari con l'estero. L'aggio, che aveva toccato il minimo dell'1,72 % nel maggio 1870, ed era balzato a 12.10 nel luglio, si era alquanto ridotto dopo, e nel 1° semestre del 1871 si era mantenuto intorno al 5 %, ma a partire dall'agosto cominciò a salire, e nel dicembre raggiunse il 7,30 %, cifra massima dell'anno.

Ma neanche l'anticipazione di 150 milioni bastò per sanare il deficit di tesoreria, ed allora Sella, continuando a svolgere la sua politica inflazionista, stipulò un'altra convenzione con la Banca Nazionale per un'ultima anticipazione di 300 milioni, da corrispondere mano mano che se ne sarebbe constatata la necessità. Il problema era tutt'altro che facile a decidere. Quali effetti avrebbe avuto un tale aumento di biglietti nel sistema monetario del paese? Non era certo agevole rispondere a questo quesito, ma è fuor di dubbio che la china nella quale ci si lanciava era molto sdruciolevole.

A fianco della circolazione per conto dello Stato, che si voleva di tanto ampliare, si verificava un aumento nella circolazione abusiva, che aveva già superato i 23 milioni, mentre aumentava la circolazione dei due banchi meridionali (2). Intanto era stato triplicato

(1) Cfr. SELLA, *Discorsi*, IV, pag. 148.

(2) Le ragioni per le quali la circolazione del Banco di Napoli e del Banco di Sicilia era rimasta senza vincoli furono spiegate da Sella nel citato discorso del febbraio 1873. I due Banchi, egli diceva, erano in condizione molto diversa

il capitale della Banca Toscana, ciò che la autorizzava a portare la sua circolazione a 90 milioni, e si era dato corso legale ai biglietti della Banca Romana. Ad ogni modo l'emissione dei 300 milioni fu autorizzata con la legge 19 aprile 1872, n. 759, allegato A., che approvava anche le norme per la conversione del prestito forzato del 1866, ma il Parlamento si riservò di fissare ogni anno la somma da prelevare sul fondo così costituito.

Nuove trattative si erano, nel frattempo, svolte per l'unione della Banca Nazionale Toscana con la Banca Nazionale, senza venire, però, ad una conclusione, e così con convenzione del 9 marzo 1872, approvata dalla legge predetta, il capitale della Banca Nazionale, portato a 100 milioni (1), con 20 milioni di fondo di riserva, già fin dal febbraio precedente, fu ulteriormente elevato a 200 milioni di lire, rappresentati da 200 mila azioni da lire 1000 ciascuna con un versamento di almeno 750 lire dentro l'anno 1873. Tale aumento non dava, però, alla Banca il diritto di accrescere in corrispondenza la sua circolazione.

3. — La circolazione totale, comprese le fedi dei banchi meridionali, alla fine di dicembre 1871 aveva toccato la cifra di 1310 milioni, da ridursi a 1121, ove si tenga conto dei biglietti, che costituivano la riserva dei cinque istituti secondari, e della massa delle fedi di credito (vedasi Tav. XIII più avanti). Intorno a queste due cifre essa si mantenne nei mesi successivi fino al maggio, ma nel giugno 1872 si ebbe un primo aumento di 50 milioni nella circolazione per conto dello Stato, mentre il commercio domandava più larghi mezzi di pagamento, sia per i primi sintomi di crisi connessi alla grande espansione bancaria del biennio, sia perchè nel giugno, svolgendosi la campagna serica, si presentava sempre il bisogno di maggiori aiuti. Ai 50 milioni di biglietti per conto dello Stato altri, perciò, se ne aggiunsero, per conto del commercio, e cioè: 14 mi-

dalle banche di speculazione, che avevano dietro di sè degli azionisti i quali, oltre alla sicurezza del capitale, che ogni persona desidera, vogliono soprattutto la maggiore quantità di lucri possibile. Questo pericolo per parte dei due Banchi meridionali non era da temersi perchè si trattava di amministrazioni di corpi morali, i quali era da presumersi che si governassero nell'interesse del paese, e non col proposito di accrescere oltremodo i lucri del proprio stabilimento. Cfr. SELLA, *Discorsi*, V, pag. 696.

(1) Le 20 mila azioni necessarie per raggiungere il capitale di 100 milioni furono distribuite fra i possessori delle altre 80 mila, in parti proporzionali, al prezzo di lire 1200 per azione.

lioni in giugno, 8 in luglio, 14 in agosto, 20 nell'ottobre, quando la circolazione totale toccò i 1427 milioni, ed il cambio balzò a 14,95 %.

Nel dicembre 1872 e nei primi mesi del '73 le angustie commerciali furono ancora maggiori che nel giugno, perchè la fine di dicembre, a cagione degli affari rilevantissimi, che appunto allora venivano liquidati, era la seconda fra le epoche dell'anno, in cui i bisogni del commercio, e quindi la richiesta di sconti, diventavano più considerevoli. Alla reazione alla febbre bancaria testè ricordata, già divenuta intensa, si aggiungevano poi gli effetti degli spostamenti della bilancia economica. Mentre nel 1871 avevamo avuto una eccedenza di esportazioni di 122 milioni, nel '72 si ebbe una eccedenza di importazioni di circa 20 milioni. Ragguardevoli capitali erano stati assorbiti, in ispecie in Francia, dal prestito francese dei tre miliardi, e ciò aveva determinato un nuovo rimpatrio di rendita pubblica e di altri valori italiani; e da ultimo, in luogo di concedere ai nostri fornitori pagamenti anticipati, come i negozianti francesi solevano fare per somme considerevoli, riguardo alla seta e ad altre merci, accadde spesso che essi le pagassero in cambiali. Tutto ciò aveva turbato profondamente a nostro danno la bilancia economica, ed oltre ad avere accresciuto l'aggio dell'oro nel 1872, determinava in Italia una scarsità di capitali, quale da gran tempo non si era verificata: quindi domande di sconto ai nostri istituti di emissione, in forma così pressante, e in così grande misura, come non se ne era mai forse avuta in passato (1).

Alla fine del 1872 la circolazione totale ammontava a 1479 milioni, ed al netto delle solite detrazioni era salita a 1287, con un aumento nell'anno di 166 milioni. L'eccedenza delle domande di sconto, presentate alla Banca Nazionale, sui mezzi dei quali essa poteva disporre, si palesò fin dal dicembre. Se da una parte le erano state versati appunto allora 20 milioni, dei 50 richiesti agli azionisti sull'aumento di capitale, dall'altro essa doveva prepararsi ad eseguire l'anticipazione statutaria di 40 milioni. La Banca chiese allora al Governo, ma Sella non volle accondiscendere alla domanda, che il limite prescritto alla sua circolazione fosse allargato in via straordinaria, a somiglianza di quanto si era fatto più volte in Inghilterra rispetto ai confini imposti dall'atto del 1844.

Il Governo era in quell'occasione accusato di aver creato un privilegio del credito a favore della Banca Nazionale, ma Sella contestava

(1) Cfr. ROMANELLI, pagg. 114, 115.

energicamente che ciò fosse avvenuto. « Partendo, egli diceva, dal primo stato pubblicato nel giugno 1870, a tutto il 1872, cioè per trenta mesi, risulta che il capitale nominale di tutti gl'istituti di credito, escluse le banche di emissione, è cresciuto da 169 a 697 milioni, cioè si è quadruplicato, come si sono quadruplicate le cambiali e le anticipazioni sopra i titoli pubblici. I conti correnti fruttiferi ed i depositi sono cresciuti da circa 100 milioni a 357: non si capisce, dunque, come si possa affermare che noi abbiamo creato un regime di monopolio e di privilegio e che il credito non può svilupparsi ». E poichè da qualche parte era stata ripresentata l'idea di sostituire ai biglietti della Banca Nazionale la carta governativa, al fine di avviarsi verso la soppressione del corso forzoso, Sella diceva che non lui certamente avrebbe proposta la carta governativa, perchè « pensava che cosa avrebbe potuto succedere quando da una parte si fosse voluta abolire qualche imposta, che si credeva impopolare, e dall'altra si fosse creduto di lanciarsi allegramente in spese certo utili, opportune, desiderabili per la difesa dello Stato e per opere pubbliche, ecc. ecc. Insomma da una parte non più tasse, anzi condono di tasse per accatto di popolarità, dall'altra spese, e questo giovava anche meglio a cattivarsi la popolarità. Ora, egli continuava, la carta governativa, quando non ci fossero delle difficoltà di operazioni di credito, sarebbe una terribile tentazione. Col corso forzoso, come è oggi, vi è un triplo ritegno contro la sua esagerazione, perchè oggi, per crescerlo, ci vogliono tre cose: un ministro che abbia il coraggio di fare un contratto con la Banca Nazionale, una Banca che accetti il contratto, un Parlamento che abbia il coraggio di approvarlo. La stessa impopolarità di cui è stata fatta segno la Banca Nazionale, per le tante invidie e tante cause che è inutile indagare, è una grande guarentigia che non si abusa del corso forzoso. Quindi noi siamo dispostissimi ad occuparci il meglio che per noi si possa, onde arrivare a regolare la circolazione dei biglietti, avendo riguardo a tutti i principali inconvenienti che si lamentano, ma capovolgendo il meno possibile, soprattutto in questioni di credito, una situazione che il paese e anche lo straniero hanno accettato » (1).

Certo la situazione era tale da richiedere urgenti provvedimenti, specialmente nei riguardi della carta abusiva emessa dai piccoli istituti di credito, che erano sorti come funghi nel periodo dell'inflazione bancaria, che non davano nessuna garanzia, e per i quali il

(1) Cfr. SELLA, *Discorsi*, V, pagg. 191, 705 e 706.

biglietto serviva di veicolo e di alimento alla speculazione fittizia, all'aggiotaggio, alle imprese aleatorie e arrischiate. Allorchè poi queste operazioni rovinavano e delle voci equivoche si spargevano sulla solidità dell'istituto emittente, i detentori dei biglietti affluivano al cambio, e l'istituto, non potendo affrontare il rimborso a vista, cadeva con danno, soprattutto, delle classi povere, che erano in gran parte i detentori di questi piccoli biglietti. I pericoli e i danni di queste emissioni illegali si deploravano dovunque, e le conseguenze si risentivano, ognor funeste, a misura che la quantità dei biglietti prendeva proporzioni allarmanti. Se la somma di essi era di 11 milioni alla fine del 1870, si era arrivati nel marzo 1873 a più di 34 milioni; aggiungendovi i quattro milioni di buoni degli istituti di credito agrario e altri biglietti di corpi morali, la somma delle emissioni abusive, senza dubbio, sorpassava i 40 milioni. L'on. Castagnola, ministro di agricoltura e commercio, con circolare del 22 giugno 1873, aveva richiamato gl'istituti nei limiti della legge, vietato le emissioni arbitrarie, e ordinato a quelli non autorizzati ad emettere biglietti fiduciari di ritirarli, sotto pena di scioglierli, per avere, contravvenendo alla legge, violato i loro statuti; ma il male ormai era fatto, e la circolare era troppo poca cosa per rimediare (1).

Intanto, nei riguardi delle disponibilità per il commercio, il Governo dovette finire con l'accondiscendere a fare qualche cosa, alleggerendo la propria pressione nella richiesta delle anticipazioni statutarie; ma siccome le strettezze commerciali dipendevano in gran parte da cause che perduravano, ed anzi accennavano ad aggravarsi, così le angustie commerciali e la insufficienza degli sconti accordati dagli istituti di emissione, a paragone delle domande presentate, continuarono, malgrado quei temperamenti, per tutto l'anno 1873.

La circolazione nel gennaio 1873 era sui 1479 milioni; l'aggio al disopra del 12‰ e la tensione dei cambi minacciava di spingerlo ancora in su. Fino al maggio la circolazione non aveva subito aumenti di sorta, ma nell'aprile l'aggio balzò al 17,50‰ per arrivare al 17,65 nel maggio. La crisi scoppiata a Vienna nello stesso mese spiega questo enorme sbalzo, ma da canto nostro non mancarono cause di carattere nazionale e specialmente la caduta del corso dei titoli di recente creati, ed il tracollo nei prezzi della seta. Nel giugno la circolazione subiva un nuovo aumento, a 1520 milioni e con-

(1) Cfr. SALVATORE CONSOLI VASTA, *Studi sui prestiti pubblici e sulla carta moneta*, Napoli, Jovene, 1879, pag. 283, e PLEBANO, *Unità di emissione*, op. cit., pag. 12.

tinuava poi nell'ascesa fino a toccare i 1563 milioni nel dicembre. Stato e banche determinavano la nuova inflazione, resa necessaria dalla crisi scoppiata in ottobre nel mercato nordamericano e propagatasi poi in Europa.

4. — La crisi ministeriale allontanò Sella dalle Finanze e vi portò Minghetti. Questi non pensava neppure ad abolire il corso forzoso, perchè conosceva la impossibilità di farlo, se prima non si fosse raggiunto l'equilibrio del bilancio, e non gli pareva serio parlarne a vuoto (1). Ma la difficoltà di sopprimerlo non gli impediva di vedere i difetti dell'ordinamento creditizio, quale si era andato a poco a poco foggiano, e che richiedeva pronte misure di controllo e di riordinamento. E perciò egli si indusse a presentare un disegno di legge, che aveva uno scopo molto semplice, quello, cioè, di regolare la circolazione cartacea *nel periodo e pel solo periodo del corso forzoso*. « Se vi ha alcuno, egli diceva, che aspetti da me una legge regolatrice del credito in tempi normali, che aspetti da me sciolta la questione dell'unità e della pluralità delle banche, stabilite le basi generali della circolazione fiduciaria, questi troverà che io non corrispondo al suo pensiero e alla sua aspettativa. Ma quando si vive in una palude miasmatica, è inutile trattare dell'igiene negli aperti campi e nelle vivide aure delle montagne. Lasciamo a chi verrà, quando il corso forzoso sia tolto, la cura di regolare il credito, lasciamo a loro la soluzione di questo problema. A noi deve bastare per ora di non comprometterla, di non mettere ostacoli a ciò che il legislatore vorrà fare in tempi migliori » (2).

Qual'era la situazione al principio del 1874 ? Il corso forzoso mal disciplinato aveva fatto pullulare il biglietto di banca dove mai prima esso avrebbe potuto sorgere; le banche di emissione avevano moltiplicato le loro sedi ed avevano aumentato fortemente il loro capitale (3). La circolazione propria delle banche nel periodo 1866-1874

(1) L'abolizione del corso forzoso, diceva il Minghetti nella seduta del 5 dicembre 1873, non può essere annunciata senza essere certi della sua buona riuscita, ed io reputo che non sia conveniente di suscitare inopportune aspettative, e di presentarsi con disegni speciosi che l'esperienza e le circostanze dovessero poi far cadere. L'estinzione del corso forzoso deve essere preparata di lunga mano con provvedimenti diretti ad evitare che l'oro, una volta venuto, ritorni fuori immediatamente. Quando tale avvenimento sia preparato, quando il paese vegga prossima e sicura l'estinzione, l'aggio della carta sparirà quasi interamente. Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, V, pagg. 407 e segg. e 545.

(2) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, V, pag. 408.

(3) La Banca Nazionale aveva sedi e succursali in quasi tutte le provincie

passo da 240 milioni a 623, cioè aumentò del 140 per cento. In quanto alla posizione relativa dei vari istituti, la Banca Nazionale godeva di fatto del monopolio della emissione, era l'arbitra dei rapporti del credito coi bisogni del Tesoro, era la sola rappresentante in Italia del capitale estero, in altri termini esercitava, — ed è d'uopo riconoscerlo con il De Johannis, con incontestata attività, con riconosciuta sagacia e qualche volta con vero rischio — il vero ufficio di banca di emissione senza rivali; poichè coloro che, limitatamente ad una regione, dividevano con lei il privilegio della emissione, non solamente non pensavano di atteggarsi a rivali, ma sarebbero stati impotenti ad esserlo, essendochè in quei tempi ciò voleva dire avventurare grandi capitali nella fortuna di uno Stato giovane e pieno di speranze, ma tuttavia disorganizzato (1).

In questo stato di cose, e nell'impossibilità di abolire il corso forzoso, Minghetti pensò che opera necessaria fosse solo quella diretta a regolare la circolazione senza pregiudicare l'avvenire. Lo scopo del suo disegno di legge era quello di porre un argine al disordine, che s'era fatto intollerabile ed estremamente pericoloso, dare qualche norma alla circolazione pel periodo del corso forzoso, tenendo conto delle circostanze e delle necessità di fatto in cui varie parti del paese si trovavano; ma lasciare impregiudicata ogni questione intorno al futuro e definitivo ordinamento dell'emissione. « Non si tratta per noi — scrivevano il Minghetti ed il Finali, ministri proponenti, nella relazione che accompagna il disegno di legge del 1874 — di risolvere ora il problema del corso forzoso, nè quello del credito, ma di provvedere ad uno stato transitorio, pel quale il corso forzoso si regoli e rechi minori danni al paese, e pel quale non si pregiudichi alcuna soluzione intorno all'ordinamento del credito e delle banche, al ritorno delle condizioni normali ». E più esplicita-

dello Stato: in tutto 8 sedi e 64 succursali; la Banca Nazionale Toscana aveva 2 sedi e 6 succursali; la Banca Romana la sola sede di Roma; la Banca Toscana di Credito una sola sede a Firenze; il Banco di Napoli 6 sedi: Napoli, Bari, Roma, Milano, Firenze e Torino e 6 succursali, tutte nelle provincie napoletane; il Banco di Sicilia 4 sedi e 3 succursali in Sicilia, ed una succursale a Roma.

In quanto al capitale utile all'emissione dal 1866 al 1874 esso crebbe da 85 a 200 milioni, cioè aumentò del 160 %. Tale aumento era principalmente dovuto alla Banca Nazionale, che lo portò da 50 a 150 milioni consacrandolo, però, quasi tutto a prestiti allo Stato. Anche gli altri Istituti aumentarono il loro capitale: la Banca Nazionale Toscana del 100 %, la Banca Toscana di Credito del 150, il Banco di Napoli del 45 %.

(1) Cfr. DE JOHANNIS, *Le banche di emissione ed il credito in Italia*, Torino, Bocca, 1888.

mente ancora il Minghetti, nel concludere uno dei discorsi, che nella discussione di quel disegno di legge ebbe a pronunziare, così si esprimeva: « Colla mia proposta non ho compromesso alcun principio. Se durante il corso forzoso è necessario il porre alle banche ed alla loro circolazione un limite ed una disciplina, non per questo si toglie che, cessando il corso forzoso, il Parlamento possa prendere tutte quelle disposizioni che crederà del caso, 'sia che voglia seguire la via degli Stati Uniti, sia che voglia seguire la via delle banche assolutamente libere, sia che voglia tornare verso la banca unica, od infine creare una banca di Stato » (1).

Gli intendimenti principali del disegno di legge si possono riassumere nei seguenti: 1°, imporre un limite all'emissione di biglietti, sia per conto dello Stato, sia per conto degl'istituti; 2°, pareggiare la condizione degli istituti medesimi, con rendere convertibile anche il biglietto della Banca Nazionale e con distinguerlo completamente da quello dello Stato; 3°, allargare il campo d'azione al biglietto di tutti e sei gl'istituti rispettivamente, per toglierne il carattere regionale, e far sì che potesse circolare e accreditarsi in tutto il Regno. In sostanza Minghetti aveva aderito all'idea della carta governativa, in contrasto con gli atteggiamenti assunti poco tempo prima, quando da deputato aveva combattuta la tesi del Ferrara (2). E perciò le sue proposte, mentre da un lato spiacquero ad alcuni principali uomini di Destra, che vagheggiavano sempre la banca unica, e ora vedevano nella formazione del Consorzio, nè più nè meno che una larvata introduzione della carta governativa da essi avversata; per l'opposto furono gradite ad alcuni di Sinistra, i quali da anni combattevano quello che chiamavano il « monopolio » della Banca Nazionale. Cosicchè sia la discussione veramente elevata e disinteressata (3), che la votazione, si svolsero in un disordine di partiti, che, in un certo senso, anticipò gli avvenimenti politici futuri (4). Ma il disegno di legge fu approvato e divenne la legge 30 aprile 1874, n. 1974.

(1) Citato da PLEBANO, in *Unità di emissione*, op. cit., pag. 14

(2) Circa le idee del FERRARA si veda l'articolo sulla *Questione dei Banchi in Italia*, nella *Nuova Antologia* 1873, vol. XXIV, pag. 351.

(3) Il LUZZATTI (*Memorie*, pag. 387) rileva a riguardo che quella discussione, sepolta negli atti parlamentari, pare ancora un documento vivo, denso di ammaestramento, cioè idoneo a chiarire le diverse fasi di quella grande malattia della circolazione, che col corso forzoso ci ha tormentati dal 1866 in poi.

(4) Parlarono contro Sella, che mirava alla banca unica, da una parte, e Crispi, dall'altra; a favore Seismit-Doda e Luzzatti!

In base a questa legge la circolazione per conto dello Stato, prima affidata alla sola Banca Nazionale, fu affidata al Consorzio formato dai sei istituti di emissione, i quali dovevano fornire allo Stato, per rimborsarne la Banca Nazionale, dei biglietti fino ad un limite massimo di un miliardo di lire. I sei istituti potevano emettere poi della carta per proprio conto, ma mentre la carta consorziata era inconvertibile, quella di ogni banca aveva corso legale, nel primo biennio, fiduciario dopo, nelle provincie in cui vi fosse una rappresentanza dell'istituto, che ne potesse effettuare il cambio in biglietti consorziali. Le due carte erano diverse per il colore e, salvo che per i biglietti da cento e mille lire, anche per il taglio, poichè la carta consorziata, di color bianco, era emessa nei tagli di L. 0.50, 1, 2.5, 20, 100, 250 e 1000, mentre i biglietti delle banche, in carta a colore, erano dei tagli da 50, 100, 250, 500 e 1000 lire.

L'emissione da parte delle banche era limitata al triplo del patrimonio posseduto o del capitale accertato al 31 dicembre 1873, fatta solo eccezione per la Banca Romana, che poteva aumentare il suo a 15 milioni, e per i due Banchi meridionali, che potevano aumentare della metà il patrimonio accertato a quella data. Per la Banca Nazionale la facoltà di emettere il triplo del capitale era subordinata alla completa attuazione della conversione del prestito del 1866, di cui abbiamo già parlato. Purtroppo, però, nella legge stessa, all'art. 13, fu lasciato in arbitrio del Governo di concedere, sotto condizioni, che raramente osservò, una maggiore circolazione sino al limite di un quarto di quella stabilita e per un periodo non superiore a tre mesi. Le banche avevano, poi, l'obbligo di fare anticipazioni allo Stato sino alla concorrenza di 103 milioni, e non potevano modificare il tasso di sconto senza il consenso del Governo. Esse dovevano pagare una tassa eguale all'1 % della circolazione. Le riserve metalliche erano mobilitate, e potevano essere utilizzate per operazioni commerciali e depositi bancari contrattati in valuta metallica. Fu praticamente abolita la circolazione dei biglietti di piccolo taglio delle banche minori, e fu anzi respinta una proposta di tollerarla fino al limite di 30 milioni per le banche esistenti alla data del 31 dicembre 1873 (1).

(1) La Camera era molto divisa in questa questione, difesa, per simpatie verso le Banche popolari, dal Seismit-Doda e dal Luzzatti. Per due volte la votazione dell'articolo fu dubbia; alla terza, per divisione, l'articolo fu respinto per un voto solo, e molti se ne sdegnarono, ma il vero è che la circolazione abusiva e illegittima scomparve a poco a poco, senza lasciare dietro di sè alcun rimpianto. Luzzatti ha scritto che, in fondo, egli fu lieto della caduta dell'arti-

Il 30 maggio si costituì il Consorzio; con R. D. del 23 settembre furono accertati i patrimoni o i capitali utili agli effetti della emissione, e cioè: banca Nazionale 150 milioni di capitale e 350 di emissione, aumentabili gradatamente fino a raggiungere i 450 milioni al 1° aprile 1880; Banca Nazionale Toscana, 21 e 63; Banca Toscana di Credito 5 e 15; Banca Romana 5 e 45; Banco di Napoli 32.5 e 146.25; Banco di Sicilia 8 e 36 (1). Con l'istituzione del Consorzio fra le sei banche di emissione cessò, ed era naturale, la particolare legislazione della Banca Nazionale. Dopo il 1874 ogni legge divenne comune a tutti gl'istituti, perchè la Banca Nazionale finì di essere nei riguardi dell'emissione, istituto unico come era stato fino allora; la successiva legislazione non riguardò che alcuni punti i quali dovevano essere riordinati (2).

A severe critiche è stata sottoposta la legge del 30 aprile, critiche che partono da campi opposti, che sono talora fondate, ma che qualche volta sono ingiuste perchè le attribuiscono difetti verificatisi dopo il 1880, che non sono imputabili alla legge, preparata solo per il periodo del corso forzoso; ma è certo che non tutti i suoi scopi furono raggiunti. Ed anzitutto nella dibattuta questione dell'unità di emissione, non è vero che essa abbia lasciato la questione pregiudicata. La legge Minghetti pregiudicò questo problema perchè tolse alla Banca Nazionale il monopolio di fatto che, prima o dopo, avrebbe portato alla banca unica.

Come sappiamo, fino al 1866 era prevalso il concetto del mono-

colo. Continuando l'emissione forse poche banche popolari si sarebbero salvate. Ma non spettava a me, egli dice, accusarle, perchè sapevo che molte, le quali avevano ecceduto, stavano già tornando indietro. Così si sottrassero le buone ai pericoli ed alle tentazioni della emissione e si rinerrarono nel loro compito, ove la lenta evoluzione era compensata dai sicuri affari di carattere veramente popolare. Cfr. LUZZATTI, *Memorie*, pag. 386.

(1) Cfr. SUPINO, pag. 61.

(2) Così la legge 30 aprile 1874 aveva permesso il corso forzoso dei biglietti della Banca da una a due lire, sino a che non fossero stati emessi quelli consorziati di quel taglio. Poichè con i decreti 14 giugno 1874 e 5 maggio 1876 il Consorzio veniva autorizzato ad emettere 50 milioni di biglietti da 1 lira e 70 milioni da 2, per togliere la doppia circolazione il R. Decreto 17 luglio 1876 prescriveva che i biglietti della Banca Nazionale dello stesso taglio, dichiarati provvisoriamente già consorziati, cessassero dall'avere corso forzoso; e il decreto 22 ottobre stesso anno faceva altrettanto per i biglietti da L. 5 e 10. Nel 1877 con R. Decreto 23 aprile si fece lo stesso per i biglietti da L. 20, e infine con R. Decreto 19 ottobre si autorizzò la Banca ad emettere per proprio conto biglietti del taglio di L. 1000. Cfr. GIOVANNI FABBRI, *Storia della Banca Nazionale*, Teramo, 1893, pag. 118.

polio, sia incoraggiando la fusione delle banche minori colle maggiori, che con la proposta e quasi ottenuta creazione della Banca d'Italia. Ma fallito questo tentativo, anche per le divergenze sorte intorno alla proposta di affidare alla Banca Nazionale nel Regno il servizio di tesoreria (primo motivo di allarme per il Banco di Napoli) il Governo abbandonò il criterio del monopolio e, mutando radicalmente le idee e la condotta, lasciò che prevalesse quello della libertà sconfinata, la quale produsse tutte le emissioni e i disordini che si ebbero dal 1869 al 1873. Secondo il De Johannis la legge 30 aprile 1874 arrestò ad un tratto quel processo storico bancario che in Italia andava tranquillamente svolgendosi, e ne produsse uno artificioso, che, sorretto in parte dalla necessità di non produrre sciagure economiche, in parte dal desiderio degli autori di rattoppare l'edificio risultato mal connesso, divenne in breve tale da non sapere in qual modo liberarsene (1).

L'avere messo sullo stesso piede istituti di potenza, precedenti e popolarità diversi fu certo un errore, reso necessario dal fatto che la deputazione meridionale puntò i piedi per rafforzare la posizione dei due banchi del Mezzogiorno. Ma d'altra parte, come nota il Luzzatti, la base granitica del Banco di Napoli, della Banca Nazionale Toscana, del Banco di Sicilia, non avrebbe permesso a nessun Ministero, anche più forte di quello del Minghetti, di proclamare e di porre in atto il monopolio dell'emissione nel 1874 (2).

La pretesa di « nazionalizzare » i biglietti era legittima, ma la via scelta fu proprio quella meno opportuna. Un solo biglietto, quello della Banca Nazionale, la quale si era venuta svolgendo collo svolgersi della costituzione del Regno, era accettato da un capo all'altro del paese; la circolazione degli altri istituti stentava a varcare i confini della regione in cui ognuno di essi era nato. Gli istituti minori, che per l'indole loro e per la loro storia erano regionali, cercarono allora di estendere efficacemente l'opera loro. Istigati dal legislatore ad allargare la sfera d'azione, essi andavano aumentando la massa della loro carta; onde spesso avvenne che non gli affari corressero in traccia del biglietto, ma questo cercasse in qualunque modo l'affare buono o meno buono, adatto o non adatto all'indole di un istituto di emissione. Così la circolazione andò crescendo e la situazione degli istituti, per l'obbligo del baratto dei loro biglietti in biglietti a corso forzoso, si fece oltre ogni dire difficile. La legge,

(1) Cfr. G. DE JOHANNIS, *op. cit.*, pagg. 59 e 37.

(2) Cfr. LUZZATTI, *Memorie*, pag. 363.

dunque, non fece cessare le animosità e gli attriti fra gl'Istituti; la disparità delle forze rispettive, disparità imposta dallo stesso legislatore, il grado diverso di espansione dei loro biglietti, dovevano necessariamente condurli ad una lotta, che fu la cagione prima dei mali, che la loro fortuna e il credito del paese ebbero più tardi a subire (1).

La distinzione fra circolazione dello Stato a corso forzoso, e circolazione delle banche a corso legale era stata voluta per affermare il diritto dello Stato a non cambiare i biglietti, e il dovere delle banche a cambiarli; ma quella distinzione non rispondeva alla realtà, per la quale non v'era effettivamente in Italia che una massa di carta moneta, composta di due qualità di biglietti, l'una a debito delle banche, l'altra a debito dello Stato, e tutte indistintamente deprezzate e a corso forzoso. La disposizione poi che toglieva il corso legale ai biglietti degl'Istituti, che non avessero soddisfatto l'obbligo di cambiare i biglietti stessi con quelli consorziali, o con valuta metallica, era eccessivamente severa, e perciò non fu mai applicata.

Insomma la legge del 1874 si mostrò opportuna ed utile in quanto mirava a temperare il disordine creato nel campo del credito dall'inondazione di biglietti d'ogni origine e d'ogni valore, ma non provvedeva ad alcuna razionale organizzazione bancaria. Nè poteva essere altrimenti, dappoichè essa non era, per gran parte, che la risultanza di una transazione determinata da contingenze politiche (2). A tanta distanza di tempo noi possiamo anche giudicarla imperfetta e causa di tanti mali che si verificarono dopo; ma ad ogni modo si deve riconoscere che in quel tempo la legge fu di utilità immensa e recò al paese un grande sollievo. Dobbiamo tener conto che gli uomini che la prepararono, pur conoscendone i difetti, non potevano prescindere dal giuoco delle forze politiche di quel momento. Il paese, privo di esperienza bancaria, doveva acquistarla a sue spese. Le difficoltà della situazione sono del resto confermate dal fatto che, quando nel 1881 si preparò l'abolizione del corso forzoso, non si seppe escogitare un ordinamento migliore, e si fece l'errore di conservare quello del 1874, che era stato preparato espressamente e solamente per il periodo del corso forzoso.

5. — Fra il 1874 ed il '75 la circolazione crebbe di circa 50 milioni dovuti ad una diminuzione di 12 milioni nella circolazione delle

(1) Cfr. PLEBANO, II, pag. 23; MONZILLI, *Banche*, pag. 154 e LUZZATTI, *Memorie*, pag. 384.

(2) Cfr. CANOVAI, pagg. 38 e 41; PLEBANO, II, pag. 22.

banche, e ad un aumento di 60 milioni in quella dello Stato, che raggiunse la cifra di 940 milioni, mai più sorpassata nel decennio. Gli effetti della nuova legge sulla circolazione non poterono, però, essere avvertiti nello stesso anno 1874, anche perchè in Italia e fuori perdurò la crisi scoppiata nell'anno precedente, e la cui liquidazione definitiva si protrasse fino al 1876. Nell'anno 1875 cominciarono tuttavia ad avvertirsene le prime conseguenze benefiche dovute, per altro, anche a cause esterne. L'aggio, che nel 1873 aveva toccato quasi il 18 %, nell'aprile 1874 cominciò a diminuire in maniera che durante l'anno fu in media del 12,25 %; esso continuò a migliorare nell'anno seguente segnando una media di 8,28, mantenuta nel 1876.

Il voto del 17 marzo portando la Sinistra al potere mise nuovamente in primo piano la questione della soppressione di quello che, con frase ad effetto, si chiamava la *vergogna del corso forzoso*. Non si sa intendere, dice opportunatamente il Canovai, perchè il corso forzoso dovesse essere considerato come una « vergogna ». Il corso forzoso può anche essere la conseguenza di errori economici e finanziari; ma, comunque, esso costituisce uno stato di fatto che è dannoso, non già vergognoso per un paese, a meno che non sia derivato da cause immorali e criminose (1), mentre è noto che, da noi esso fu una inevitabile necessità.

Intanto stava per scadere il biennio di corso legale dei biglietti degl'istituti consorziati, e poichè essi erano in condizioni da non poterne fare a meno, il Governo ne propose la proroga. Con diversi intendimenti e convincimenti da parte di molti, la proroga fu approvata e così, con la legge 21 maggio 1876, n. 3121, il corso legale dei biglietti propri degl'istituti fu prorogato a tutto il mese di dicembre 1877.

Naturalmente non mancarono i progetti per l'abolizione del corso forzoso, che era uno dei punti principali del programma della Sinistra, e di cui Depretis, molto accortamente, si servì per fare approvare nuove imposte. Il progetto da lui presentato nel marzo del 1877 era informato al seguente criterio: 1°, bloccare l'emissione per conto dello Stato al limite del gennaio 1876, cioè a 940 milioni; 2°, creare un fondo di ammortamento, a partire dal 1878, con uno stanziamento iniziale di 20 milioni; 3°, servirsi delle somme ricavate dalla conversione dei beni delle confraternite, degli economati e delle parrocchie. Ma poichè egli riteneva che non vi sarebbe stata alcuna speranza di arrivare alla convertibilità dei biglietti, se non si fosse

(1) Cfr. CANOVAI, pag. 50.

portato un reale miglioramento al bilancio, domandò nuovi tributi e specialmente aumenti dei dazi doganali. Sicchè le proposte per il corso forzoso non erano che l'indoratura in cui s'era cercato di avvolgere la richiesta di nuove tasse, richiesta che stonava aspramente con tutte le precedenti dichiarazioni di Depretis e del suo partito (1). Del resto se la fretta della Sinistra ad abolire il corso forzoso era solo apparente, la Destra non ci teneva proprio. « Come possiamo noi pensarci in questo momento, dichiarava il Minghetti nel 1877, con la recrudescenza dell'aggio, con le condizioni del nostro bilancio, con le annate non prospere, con la guerra in Oriente? Come possiamo metterci a discuterne seriamente? Io dico queste cose perchè non vorrei che il paese si lasciasse illudere da una cieca speranza che sarebbe più tardi frustrata; meglio è dire francamente che dovrà passare ancora non breve tempo prima che questo comune desiderio, questa comune speranza possa convertirsi in realtà (2).

Intanto il 22 novembre 1877 era presentato un altro progetto di proroga per altri sei mesi del corso legale dei biglietti degli istituti di emissione, con riserva di proporre dopo i provvedimenti adatti a rendere meno malagevole l'applicazione del sistema, rivolto a preparare la cessazione del corso forzoso. La seconda proroga fu concessa (legge 26 dicembre 1877, n. 4212), ma prima che scadesse il nuovo termine, cioè il 3 giugno 1878, il Ministro on. Doda ne proponeva la proroga per un altro anno, cioè, fino al 30 giugno 1879, e tutti, sia pure con diverso intendimento, si dichiararono favorevoli, gli uni per concedere al Governo il tempo necessario di studiare i due progetti sostanziali per l'abolizione del corso forzoso e pel riordinamento del credito; gli altri perchè, convinti che il corso legale era nato gemello col corso forzoso, pensavano che con esso soltanto, e non prima, era destinato a morire (3).

La situazione delle banche del resto non era veramente molto florida; due sole emergevano per regolarità e bontà di amministrazione e di operazioni, e cioè: la Banca Nazionale d'Italia e la Banca Toscana di Credito. Le altre navigavano in pessime acque: la Banca Nazionale Toscana si trovava incagliata da impieghi, che immobilizzavano gran parte del suo capitale: la Mongiana da una parte, solo verso il 1880 liquidata, e la Società Ferroviaria Marmifera di Carrara dall'altra, che pesò a lungo sul bilancio della banca per un cre-

(1) Cfr. PLEBANO, II, pag. 85.

(2) Cfr. MINGHETTI, *Discorsi*, VII, pag. 312.

(3) Cfr. MONZILLI, *Banche*, pag. 161.

dito infruttifero di 6 milioni; la Banca fu, perciò, costretta per qualche anno a non dare dividendi, e vide le sue azioni cadere da 2000 a 600 lire (anni 1878-79) (1). La Banca Romana, della quale si sono viste le preesistenti gravissime condizioni, dopo qualche anno di relativi aumenti di utili, dovè limitarsi a dare agli azionisti solo il 5 % ed era accusata di avere immobilizzata, con clientela non commerciale, una parte cospicua del suo capitale. Il Banco di Napoli, che nel 1875 aveva un capitale di poco più di 32 milioni, sebbene l'ammontare della sua circolazione salisse da 110 a 140 milioni, non aveva ancora potuto raggiungere il capitale consentitogli dalla legge del 1874, e lo fece infatti solo nel 1881, perchè le perdite e le spese di amministrazione assorbivano troppa parte della sua rendita, ed anche il Banco di Sicilia, per minore oculatezza nell'accordare il suo credito, ebbe a subire gravi perdite (2).

Tuttavia la proposta di proroga fu approvata (legge 30 giugno 1879, n. 4430), e con essa furono approvate nuove norme per l'impiego dei fondi e delle riserve metalliche, e furono stabiliti i limiti di accettazione delle monete di bronzo, mentre era mandato in archivio il progetto del Doda per l'abolizione del corso forzoso, calcolato sui principî di quello di Depretis, e che ne differiva solo perchè portava la somma annua destinata all'ammortamento a 50 milioni (3). Nè ebbero maggiore fortuna le proposte del Maiorana, che tendevano al blocco della circolazione bancaria alla cifra del 28 febbraio 1879, escludendone la Banca Nazionale Toscana, ed instaurando poi il regime della libertà di emissione, sotto certe condizioni, e nuove proroghe dovettero concedersi al corso legale dei biglietti finchè non fu approvato, nel 1881, il progetto Magliani per la soppressione del corso forzoso, di cui dovremo parlare nel prossimo volume (4).

Intanto, in obbedienza alla disposizione del R. Decreto del 29 gennaio 1880, n. 5245, il 7 aprile dello stesso anno veniva ordinata una ispezione generale degli istituti di emissione, e i risultati ven-

(1) Il Sella voleva addirittura negare la proroga del corso legale dei biglietti della Banca Nazionale Toscana. Se una banca come la Toscana, egli diceva, che ha un capitale di 21 milioni, si trova di averne 19 impegnati e immobilizzati in impieghi di valore molto discentibile, possiamo noi onestamente ordinare il corso legale dei suoi biglietti? Cfr. SELLA, *Discorsi*, V, pag. 735.

(2) Cfr. L'opuscolo anonimo citato su *La questione Bancaria in Italia*, pag. 31.

(3) Cfr. SUPINO, pag. 74.

(4) Le ultime proroghe furono concesse con decreto 29 gennaio 1880, n. 5245, con legge 30 giugno 1880, n. 5515 e con legge 31 dicembre 1880, n. 5809.

nero presentati al Parlamento in allegato al disegno di legge del 15 novembre 1880 per l'abolizione del corso forzoso. La Banca Nazionale fu trovata in ottime condizioni: a parte 83 milioni di impieghi diretti, autorizzati dal Governo e solidamente garentiti, le perdite si limitavano a 269 mila lire e le partite incagliate a 9 milioni. Anche a considerare tutta questa somma come perdita, essa era esuberatamente coperta dalle riserve dell'istituto; e tutto compreso, l'ispezione lasciò la migliore impressione e la convinzione serena che la banca « era perfettamente al caso di resistere colle sole sue forze a qualunque oscillazione, ritorno di propria carta, anche rapido, e per cifre imponenti, o contrazione di affari, senza avvertire gravi perturbazioni ».

La Banca Nazionale Toscana fu trovata in condizioni affatto diverse. Le sue perdite erano valutate a 10 milioni, sopra un capitale versato di 21; le partite incagliate per un certo numero di anni erano calcolate a 7.548 mila lire, contro una massa di rispetto di poco meno di 4 milioni. La Banca Toscana di Credito, che aveva un capitale di 5 milioni ed una circolazione di 13 a 14 milioni, fu giudicata in condizioni abbastanza buone; e si pensava che essa avrebbe potuto superare, senza subire gravi disagi, la scossa che non potevano non risentire tutte le banche di emissione al momento della ripresa del cambio in oro, e che, volendo, essa avrebbe potuto operare il suo raccoglimento, anche in misura notevole, senza determinare importanti dissesti.

Il Banco di Napoli indicava allora, tra patrimonio e massa di rispetto, 47 milioni di lire: aveva una circolazione di biglietti di 131 milioni ed altri debiti a vista per 73; la sua cassa conteneva 109 milioni tra moneta metallica e biglietti consorziali. Le perdite, in circa 8 milioni, avrebbero potuto essere largamente coperte con la massa di rispetto, e con la plusvalenza dei titoli e gli utili dell'anno; però vi erano partite incagliate, sebbene non compromesse, per 27 milioni, a cui si contrapponeva una quasi pari attività di cassa eccedente il limite richiesto.

Il Banco di Sicilia, tra patrimonio e massa di rispetto, avea poco meno di 12 milioni; la sua circolazione in biglietti era di 35,3 milioni, gli altri debiti a vista di 25,7; possedeva in cassa 22 milioni. Gli ispettori valutarono le perdite in 5 milioni e le partite incagliate in 12; alle prime fronteggiavano la massa di rispetto, la plusvalenza dei titoli, ecc.; le seconde potevano essere coperte dal prodotto della vendita dei titoli e da altre attività liquide in 6.486 mila lire, donde l'effettivo disagio del Banco veniva determinato in 5.635 mila lire.

In quanto alla Banca Romana la situazione appariva buona, anzi ottima, di fronte a quella del 1871; la perdita, allora presunta in 9 milioni, si trovava ridotta a poco più di due, contro cui stava, oltre il capitale di 15 milioni, una massa di rispetto pressochè eguale. Stando alle cifre, la situazione appariva radicalmente mutata e giustificava le conclusioni degl'ispettori; ma dopo gli avvenimenti del 1893 un dubbio sulla sincerità della situazione non sarebbe illegittimo, come non sarebbe fuor di ragione il sospetto avanzato dal Monzilli che la buona fede degl'ispettori del 1880 abbia potuto essere tratta in inganno da una situazione preparata con gli espedienti, che vennero in luce 12 anni dopo (1).

TAV. XIII.

Circolazione cartacea dal 1871 al 1880.
(milioni di lire)

31 dicembre	Circolazioni di Stato	Circolazione delle Banche								Totale generale 1+10
		Banca Naz. on.	Banca Nazion. Toscana	Banca Toscana di credito	Banca Romana	Banco di Napoli	Banco di Sicilia	Totale	Biglietti a riserva	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
						(1)	(1)			
1871	629	350	42.5	9.0	50.2	112	14.1	577	85	492
1872	740	349	46.5	14.8	45.7	140	27.4	623	77	546
1873	790	355	60.0	13.3	49.8	149	36.7	664	96	568
1874	880	329	59.7	14.2	47.6	149	33.5	633	116	517
1875	940	365	60.5	12.5	41.3	112	29.3	621	133	488
1876	940	391	50.3	13.5	42.9	115	32.7	646	151	495
1877	940	368	54.1	14.8	41.6	116	34.0	629	126	503
1878	940	424	52.5	12.2	41.5	110	31.8	673	165	508
1879	940	441	59.2	14.0	43.5	145	29.8	732	175	557
1880	940	466	52.2	11.5	44.5	143	31.4	749	148	601
										1541

(1) Esclusi le fedi di credito.

In sostanza i caratteri di fatto dei nostri istituti di emissione alla vigilia della soppressione del corso forzoso si possono così riassumere in base ad un giudizio dato dal Boccardo: Un forte e bene ordinato stabilimento di credito, il cui svolgimento procedette di pari passo con la evoluzione nazionale; tre Istituti minori, in condizioni

(1) Cfr. *Relazione* MAGLIANI, allegati, e MONZILLI, *Banche*, pagg. 171 e segg.

singularmente fioche e stentate di vita, e minacciati di una crisi grave e difficile al cessare del loro corso forzoso ed al ristabilirsi della circolazione metallica; due grandi e vigorose istituzioni *sui generis*, costituite in una forma sostanzialmente diversa da quella delle banche di emissione, ed impiegate in una multiforme e complessa congerie di operazioni, completamente estranee all'organismo ed alle funzioni delle banche di circolazione; una circolazione veramente nazionale pel primo di questi istituti, e quindi un deplorabile difetto di omogeneità nella distribuzione geografica dei benefici della circolazione fiduciaria ed, in ultima analisi, una grave perdita di forze vive (1).

6. — Esamineremo ora le vicende della circolazione e dell'aggio quali si sono svolte durante il decennio.

Il totale della circolazione da 887 milioni al 31 dicembre 1870, comprese le fedi di credito dei banchi meridionali, era salito a 1689 dopo dieci anni, ma a stretto rigore, occorre togliervi l'ammontare dei biglietti della Banca Nazionale prima, e di quelli consorziali, dopo del 1874, tenuti a riserva, quale è indicato nella Tav. XIII. Facendo tale detrazione, la circolazione effettiva passava da 835 milioni a 1541, con un aumento di 714 milioni pari all'85 %, fortissimo nel primo triennio (523 milioni), molto più modesto (191 milioni) dopo. La circolazione per conto dello Stato partecipava con 495 milioni, quella propria delle banche con la differenza in 219 milioni. Difatto, però, dato che i biglietti in riserva erano di quelli consorziali, la massa in circolazione era al 1880 formata da 749 milioni di biglietti delle banche e da 792 milioni di biglietti per conto dello Stato. Dell'aumento di circolazione propria delle banche si avvantaggiarono un poco i due banchi meridionali, e un po' di più la Banca Nazionale. Al 1871 il Banco di Napoli e il Banco di Sicilia assorbivano il 22 % della massa totale, la Banca Nazionale il 60 %, le altre banche il 18; al 1880 questi rapporti erano diventati 23.3, 62.3 e 14.4.

Esaminando le situazioni degli istituti in complesso, e nelle varie partite dei bilanci, quali risultano dalla Tav. XIV si può osservare:

1°. Il capitale e la massa di rispetto, da 157 milioni al 31 dicembre 1870, balzavano a 299 al 1872, per salire gradatamente fino a 349 milioni al 1880. L'aumento era dovuto in gran parte alla Banca Nazionale.

2°. I conti correnti ed altri debiti a vista, esclusi i biglietti, da 119 milioni al 1870 ascendevano a 163 al 1880, con un andamento

(1) Cfr. G. BOCCARDO, *Sul riordinamento ecc.*, op. cit., pag. 194.

irregolare, che presenta una caduta a 100 milioni nel 1875, ed un'altra da 144 a 121 nel 1879. Evidentemente si trattava di rimborsi domandati nelle due fasi critiche del decennio, quando si lamentava la deficienza di circolante.

Tav. XIV.

Andamento delle banche di emissione dal 1871 al 1880.
(milioni di lire)

	Capitale e massa di rispoito	Utili	Circolazione	Conti correnti e altri debiti a vista	Operazioni fatte durante l'anno		Riserva		Totale (compresi altri valori)
					Sconti	Antici- pazioni	Oro	Argento	
	(1)		(1)	(1)			(1)	(1)	(1)
1871	167	27.1	578	109	1187	362	93.3	128.0	307
1872	299	33.3	623	129	1567	402	91.9	112.6	282
1873	303	35.4	664	126	1856	543	91.5	117.8	307
1874	311	36.1	633	128	1807	363	91.0	111.0	318
1875	326	37.4	621	100	1788	289	67.3	76.0	276
1876	330	35.4	646	113	1559	243	75.5	73.5	300
1877	334	34.6	629	137	1615	210	76.8	71.6	275
1878	341	35.1	672	144	1537	194	79.4	69.9	316
1879	345	32.7	732	121	1794	323	80.4	47.0	323
1880	349	35.6	749	163	1974	429	77.6	97.1	323

(1) Situazione al 31 dicembre.

3°. Il portafoglio si gonfiò rapidamente nel triennio 1871-73, passando da 318 a 420 milioni; regredì dopo fino ad un minimo di 325 milioni nel 1876, ma tornò dopo a crescere fino ai 424 milioni del 1880. Le sofferenze da 4 milioni arrivarono a 20,6 al 1878, ma regredirono a 17,1 nel 1880.

Tuttavia la massa degli sconti fatti tendeva ad aumentare passando da 1641 milioni di med'annua, nel primo quinquennio, a 1696 nel secondo, con un massimo di 1856 milioni nel 1873 ed un minimo di 1537 nel 1878. Altro massimo si nota nel 1880 con 1974 milioni, ma esso non era che il dato iniziale di una fase decisamente ascendente che, iniziata nel 1879, si accentuò negli anni successivi.

4°. Andamento oscillante presentano le anticipazioni, almeno fino al 1878. Durante gli otto anni si ha un minimo di 83 milioni al 31 dicembre 1874, un massimo di 119 nel 1873, la media di 98 milioni; ma negli ultimi due anni le anticipazioni balzano a 130 e 147 milioni. La media delle operazioni fatte in totale è di 336 milioni, con un massimo di 543 milioni nel 1873, ed un minimo di 194 nel 1878.

5°. Sconti e anticipazioni erano solo in debole misura influenzati dalle variazioni del saggio dello sconto. In media lo sconto oscillò fra il 4.75 ‰, fatto pagare dal Banco di Sicilia, ed il 5.19, praticato dalla Banca Nazionale Toscana; il saggio minimo fu del 4 ‰ (Banca Nazionale e Banco di Sicilia), il più alto, in ragione del 7 ‰, fu praticato solo dal Banco di Napoli, mentre gli altri istituti non andarono oltre il 6 ‰, ed il Banco di Sicilia non superò il 5.50 ‰. La minore sensibilità del mercato alle variazioni del tasso di sconto, e quindi la ragione della sua relativa stabilità, erano dovute al fatto del corso forzoso. E difatti l'andamento del nostro mercato non differì gran che da quello della Banca di Francia e delle banche d'Austria-Ungheria durante il relativo periodo di inconvertibilità dei biglietti (1).

6°. L'andamento della riserva e della cassa in totale era assai irregolare. In media essa si aggirava sui 318 milioni; ebbe il massimo nel 1874 con 345 milioni, e due punte in basso: di 287 nel 1875 e 290 milioni nel 1877. A formarla concorrevano da una parte le masse di argento e oro, dall'altra i biglietti consorziali, e quelli delle altre banche. La massa aurea si mantenne intorno ai 92 milioni nei primi quattro anni; si contrasse fino a 67 milioni nel 1875, e dopo risalì fino a 80 milioni nel 1879. L'argento ammontava a 128 milioni nel 1871, si ridusse a 111 nel 1874, a 76 nel 1875 e continuò gradatamente a scendere fino al minimo di 67 milioni nel 1879, ma nel 1880 fece un balzo a 97 milioni per l'aumento di circa 50 milioni nell'argento divisionale, in parte neutralizzato dalla riduzione di quello a 900 millesimi.

7. — Passando a esaminare le vicende dell'aggio ecco quale è stato l'andamento medio, e quali il massimo e il minimo di ogni anno (2).

(1) Cfr. *Relazione* MAGLIANI, pag. 5.

(2) Dalla *Relazione* MAGLIANI, pag. 4. I dati del cambio in denaro indicati nelle altre fonti ufficiali sono naturalmente alquanto diversi perchè comprendono quote di cambio algebricamente sommate. Il cambio su Parigi medio, massimo e minimo dei dieci anni è così indicato, in aumento della parità (Cfr. *Annuario 1900*, pag. 820):

	1871	72	73	74	75	76	77	78	79	80
Medio . . .	4.44	8.09	12.44	10.95	6.96	7.52	8.96	8.75	10.17	8.34
Massimo . . .	6.57	11.37	15.55	15.70	9.40	8.85	13.00	10.70	14.22	11.97
Minimo . . .	2.31	4.81	9.60	8.55	5.15	6.40	7.00	7.05	7.67	0.60

	1871	72	73	74	75	76	77	78	79	80(1)
Medio . : .	5.35	8.66	14.21	12.25	8.27	8.47	9.63	9.42	11.19	10.53
Massimo . .	7.30	14.95	17.65	16.95	10.80	9.65	13.75	11.00	14.80	13.05
Minimo . .	3.85	6.70	10.00	9.50	8.15	7.25	7.65	7.90	9.00	8.75

(1) Fino al 30 settembre.

Nel 1871 il corso del cambi ci fu favorevole perchè la bilancia commerciale presentò un'eccedenza attiva, ma l'aumento di circolazione per conto dello Stato determinò un rincrudimento dell'aggio che toccò il massimo di 7.30. Il secondo semestre del 1871 e il primo del '72 furono, per così dire, il periodo acuto della febbre bancaria, della efflorescenza delle società anonime e dell'agiotaggio sulle azioni. Alla metà e, ancora più, alla fine del '72 si palesò una contrazione di credito e apparvero i sintomi di una di quelle reazioni, che a queste fasi di inflazione creditizia sogliono seguire. Nel 1872 poi furono, in generale, scarsi i raccolti dei cereali, ma si ebbe un miglioramento nella produzione serica, e perciò, malgrado la tenue eccedenza di importazioni, i cambi durante l'anno furono frequentemente favorevoli.

L'emissione del prestito francese di 3 miliardi, avvenuta nel luglio, produsse un nuovo afflusso di titoli italiani in paese, con corrispondente aggravio della bilancia economica. D'altro canto la deliberazione presa, nel marzo e nell'aprile, di sopperire alle deficienze del Tesoro, con nuove emissioni cartacee, e la conseguente approvazione della convenzione colla Banca Nazionale, determinarono un nuovo aumento dell'aggio, che toccò il massimo con il 14.95 ed in media segnò l'8.66 %. Nel 1873 alla crisi scoppiata in Austria prima, ed in America e nel resto d'Europa dopo, si aggiunse presso di noi una nuova e rilevante deficienza nel raccolto dei cereali, deficienza tanto più sensibile, in quanto anche nell'anno precedente la produzione era stata insufficiente. Fu pure scarsissima nel '73 la produzione del vino, e se fu buono il raccolto dei bozzoli, non se ne poté ritrarre grande profitto, perchè le tristi condizioni economiche d'Europa e d'America, fecero piegare notevolmente, nella seconda metà dell'anno, i prezzi delle sete.

Durante il 1873 i cambi furono in generale sfavorevoli; salvo quando avevano luogo rilevanti esportazioni di specie metalliche. È fuor di dubbio, per concorde testimonianza degli uomini di affari, che appunto nel '73 ebbe luogo una forte diminuzione nella quantità di specie metalliche ancora esistenti in Italia. Tuttavia l'aggio, dopo

essere salito dall'11,50 al 16,50 $\%$, alla fine di ottobre, non potè scendere più in giù del 15,75 alla fine di dicembre. Nel gennaio '74 esso risalì a 16,50, ma i cambi ridivennero man mano più favorevoli, malgrado che nel primo semestre, come in tutto l'anno, si fosse verificata una eccedenza ragguardevolissima di importazioni. Le liete previsioni riguardo ai nostri raccolti e alla produzione serica, la promulgazione della legge intesa a regolare la circolazione cartacea ed a svincolare le riserve metalliche delle banche, e l'approvazione di alcuni nuovi aumenti di tasse, facero ridurre l'aggio al 10,25, nonostante il fatto che la quantità della carta circolante, dopo essere scemata tra la fine del dicembre 1873 e la fine di aprile 1874, da 1473 a 1431 milioni, si fosse poi di nuovo allargata a 1510 milioni, alla fine di giugno.

In questo periodo, dunque, l'aumento pressochè continuo dell'aggio seguì costantemente l'accrescimento pure continuo della carta; e le due curve, che esprimono le relative variazioni, mentre fino a tutto giugno '68 erano state, assai spesso e in notevole misura, divergenti, e lo erano state ancora, tratto tratto, dal luglio '68 alla fine del giugno '71, divennero pressochè parallele dal luglio '71 alla fine del '73. Sembra, dunque, al Romanelli che in quest'ultimo periodo nell'esacerbarsi dell'aggio, abbia avuto influenza notevole l'aumento della carta circolante, per quanto deve avervi certamente assai contribuito, insieme col peggioramento del credito pubblico e con la condizione dei cambi internazionali, la previsione di emissioni cartacee future determinate dalle convenzioni del 1871 e del '72, per nuovi mutui di 150 e di 300 milioni di lire, e dalla palese tendenza delle banche a biglietto convertibile e ad emissione non limitata ad allargare indefinitamente la propria circolazione. Nel primo semestre del '74, poi, al ribasso dell'aggio contribuì il miglioramento del credito pubblico, indicato dal rialzo delle rendite, e vi contribuirono altresì le speranze di copiosi raccolti, e la fiducia destata dalla legge Minghetti, di una futura restrizione o limitazione della carta accompagnata dalla ricomparsa sul mercato delle riserve metalliche bancarie.

Anche la bilancia dei pagamenti internazionali, che aveva contribuito al ribasso dell'aggio alla fine del '68 ed al principio del '69, allorchè i sottoscrittori esteri dell'obbligazione della Regia dei tabacchi dovettero versarne l'importo, ebbe azione notevolissima in senso opposto nella seconda metà del '72 e durante il '73, quando dovemmo sopperire alle deficienze dei raccolti e saldare la ricomparsa eccedenza delle importazioni. Ma, tutto considerato, il Romanelli ritiene che

delle oscillazioni dell'aggio, dalla introduzione del corso forzoso fino alla fine di giugno '74, si possano attribuire alla bilancia dei pagamenti internazionali soltanto quelle di più breve durata, in modo che si può dire che essa lo abbia fatto solo vibrare, piuttosto che mutarne per lungo tratto la misura (1).

La disciplina della circolazione disposta dalla legge Minghetti doveva necessariamente influire sull'aggio; il massimo deprezzamento della lira nell'anno 1875 fu, infatti, del 10,80 % con una diminuzione di 6 punti rispetto all'anno precedente, ridotta a quattro nelle quotazioni medie dell'annata. Ma l'effetto benefico della nuova legge fu pure dovuto alle migliorate condizioni del mercato internazionale, avviato alla liquidazione della crisi, già in gran parte avvenuta, ed anche a quelle pure migliorate, della finanza italiana. D'altra parte la stazionarietà della circolazione, in confronto di una massa crescente di affari, doveva influire a mitigare la perdita del potere d'acquisto della lira, e più lo avrebbe fatto se sul mercato internazionale non si fosse manifestata quella tendenza alla riduzione dei prezzi che, iniziata nel 1873, doveva continuare fino al 1900. Un adeguamento dei prezzi interni a quelli esteri avrebbe richiesto anche da noi una restrizione del medio circolante, ma poichè essa non era possibile, per lo meno nei riguardi dello Stato, solo dall'aumento della massa degli affari ci si poteva attendere un ritorno a condizioni di più duraturo equilibrio. Durante il 1876, infatti, le oscillazioni dell'aggio furono contenute entro limiti modesti (2,40 % contro 2,65 del 1875, e 7,45 del 1874) e, per quanto la media annua dell'aggio sia stata leggermente superiore a quella dell'anno precedente (8,47 contro 8,27), il massimo fu di 9,65 contro 10,80.

Nel 1877 le ripercussioni delle vicende delle trattative per gli accordi commerciali fecero cadere alquanto i corsi della rendita a Parigi, determinando nuovi acquisti da parte del nostro mercato, che spinsero in su l'aggio portandolo al 13,75 % ma fu fenomeno transitorio, tanto che la quotazione media fu superiore a quella dell'anno precedente solo di L. 1,16 e nel 1878, tanto la quotazione massima, quanto la media segnarono una riduzione. Il 1879 fu un altro anno di crisi. La scarsità dei raccolti, che determinò larga richiesta di mezzi di pagamenti all'estero, la restrizione di attività, che ne fu la conseguenza, l'aumento nella circolazione propria delle banche, spinsero in su l'aggio fino a tenerlo in media al disopra dell'11 %, con una quotazione massima del 14,80, ed il fenomeno continuò a svol-

(1) Cfr. ROMANELLI, pagg. 231 e segg.

gersi ancora nel 1880 fino agli ultimi mesi, per quanto con una lieve tendenza moderatrice.

La presentazione del disegno di legge per l'abolizione del corso forzoso, avvenuta il 15 novembre 1880, capovolse per gli ultimi giorni del decennio la situazione. Il mercato scontò immediatamente gli effetti del provvedimento; cambi, aggio, valori di borsa, prezzi dei prodotti prevalentemente importati od esportati, tutto precipitò in un baleno determinando uno sconvulso. A dicembre il cambio era a 100,60, cioè ad una quotazione contenuta nei limiti normali di una circolazione sana (1). Vedremo nel prossimo volume gli effetti e gli sviluppi dell'immediato crollo dell'aggio.

Riassumendo le vicende della circolazione in questo decennio possiamo dire che in sostanza esse non presentano un andamento che possa sorprendere. C'è in tutti gli avvenimenti qualche cosa di logico, di inevitabile, di apparentemente assurdo, ma di effettivamente benefico che giustifica le direttive seguite. Non è che si voglia trovare buono tutto quello che si è fatto, per partito preso di tutto giustificare. È giudicando con la massima obbiettività che si deve ammettere che bene operò Sella a sospendere le emissioni di rendita a costo di determinare una lieve inflazione; inconsapevolmente egli alleggeriva la pressione fiscale, sia pure per il periodo di tempo necessario per l'adeguamento dei redditi alle imposte accertate, ed impediva il peggioramento della finanza statale, che non avrebbe potuto facilmente sopportare l'onere degli interessi sul miliardo di debito dello Stato verso gli istituti di emissione. Nè si può far torto a Minghetti se non avanzò alcuna proposta di abolizione del corso forzoso: nelle condizioni della finanza statale e del credito pubblico in quel periodo egli non poteva fare diversamente. Il suo tentativo di regolare la circolazione, per quanto imperfetto, rappresentò un miglioramento dello stato delle cose, e ne è prova che nessuno dopo di lui seppe far di meglio, fino al 1893, anche quando sarebbe stato necessario provvedere ad un più razionale assetto del nostro sistema creditizio.

Non si può infine rimproverare alla Sinistra di avere atteso quattro anni per realizzare la riforma più importante del suo programma; se mai, anticipando quanto sarà meglio spiegato nel seguente volume, le si può attribuire la colpa di avere affrettato una riforma, che forse non era ancora matura, ed in ogni caso di non averne accuratamente predisposta l'attuazione.

Purtroppo non è possibile misurare gli effetti del corso forzoso

(1) Cfr. SUPINO, pag. 76.

sui vari aspetti della vita economica. Il problema più importante, quello dei prezzi e dei salari, non è ancora perfettamente studiabile. Come rilevano il Magrini e il Geisser, nella loro indagine sui salari industriali, all'infuori delle pubblicazioni ufficiali fanno assolutamente difetto da noi materiale e statistiche dei salari, anche limitatamente alla seconda metà del secolo XIX; sorprendente è poi la penuria di indagini originali, sia pure limitate, e di monografie concrete e precise. La letteratura economica italiana dell'ultimo ventennio, nei copiosi libri sui salari e sugli argomenti affini, non comprende ricerche di fatto originali, e si aggira o sugli scarsi dati ufficiali, o in disquisizioni teoriche non saggiate mai alla realtà. Dal canto loro le pubblicazioni ufficiali, mentre risentono pel contenuto loro delle grandissime difficoltà di siffatte indagini, peccano più ancora per la loro scarsità, che per la poco omogeneità e continuità dei dati.

Il Magrini e il Geisser hanno fatto dei tentativi per calcolare l'incremento dei salari nominali e reali prendendo per base i salari corrisposti in alcune industrie principali, e riferendoli al prezzo medio del frumento e del granturco, per trovare le variazioni dei salari reali. Per quanto il riferimento ai soli cereali sia troppo incompleto, per indicarci le variazioni del salario reale, perchè i prezzi di essi cereali variavano, più che per la influenza monetaria, per le vicende dei raccolti, tuttavia i dati dai due studiosi elaborati denotano un miglioramento del salario reale negli ultimi anni, parallelo a quello verificatosi nei salari nominali delle industrie prese a base del calcolo (1). Da un calcolo ufficiale fondato sulle mercedi medie pagate agli operai (escluse le donne ed i fanciulli) di alcune industrie, risulta che la mercede, in millesimi di lira per ogni ora di lavoro, dal 1871 al 1880 è costantemente salita da 171 a 221 con un aumento talora superiore, talora inferiore all'aggio medio. Ecco infatti quali sarebbero i dati relativi (2):

	1871	72	73	74	75	76	77	78	79	80
Millesimi di lira	171	177	183	189	194	199	207	208	211	221

(1) I salari nominali nelle industrie tessili sarebbero cresciuti da 120 nel 1871 (base dell'indice: 1862) a 154 nel 1880, con un aumento, rispetto al 1870 (indice 112) del 38%; nella Cartiera Italiana l'aumento appare della stessa misura; nelle industrie chimiche sarebbe alquanto minore. L'indice generale dei salari reali da 117 nel 1870, cadde a 96 nel 1871, regredì ancora nel triennio successivo per il forte aumento dei prezzi dei cereali; salì a 119 nel 1875, a 142 nell'anno seguente, ma precipitò a 107 nel 1877, per sollevarsi fino a 120 nel 1880. Cfr. MAGRINI e GEISSER, *op. cit.* pag. 753.

(2) Cfr. *Annuario 1900*, pag. 520.

L'aumento, come si vede, è costante, ma fino al 1875 esso è inferiore all'aggio e solo nel 1876-77, mentre l'aggio cade, la remunerazione del lavoro continua a salire di oltre il 20 %; nell'ultimo anno si ha poi un ulteriore aumento che resta acquisito anche quando la caduta dei prezzi, avvenuta a partire dal novembre 1880, fa sensibilmente aumentare i salari reali.

8. — L'organizzazione bancaria del paese si svolgeva non solo attraverso l'ordinamento degl'istituti di emissione, ma anche e soprattutto nelle società di credito ordinario il cui andamento in questo decennio presenta due fasi ben distinte: una di straordinaria espansione, che culmina nel 1873, una di raccoglimento, che continua per tutto il resto del decennio, come risulta dai dati della Tav. XV. Il

TAV. XV.

Andamento delle società di credito dal 1871 al 1880.
(milioni di lire)

	Società di credito ordinario						Banche popolari (1)	Ist. di credito agrario (1)	Casse di risparmio ordinarie				Altre casse di istituti diversi al 31 dicembre	Casse rosali al 31 dicembre	Totale depositi a risparmio
	Capitale			Per cento del		Versamenti			Rimborsi	Situazione al 31 dicembre					
	No minale	Sotto-scritto	Versato	Sotto-scritto a noi finale	versato al sottoscritto										
1871	348	301	103	86,8	34,2	24	2,4	—	—	412	10	—	422		
1872	671	616	291	91,8	47,2	24	5,2	198	163	447	19	—	466		
1873	793	729	366	91,9	49,7	31	7,5	183	171	450	26	—	476		
1874	600	539	306	89,8	56,8	34	8,8	132	187	467	57	—	524		
1875	473	419	263	88,6	62,8	34	9,5	211	157	527	72	—	599		
1876	423	371	239	87,7	64,4	35	9,5	240	189	553	?	2,4	?		
1877	344	265	188	77,0	71,7	37	8,1	219	208	574	120	6,5	700		
1878	337	290	185	86,1	63,8	38	9,5	240	224	602	154	11,4	768		
1879	269	260	170	96,6	65,4	39	8,3	266	211	657	157	26,2	840		
1880	328	295	183	89,9	62,0	40	8,5	286	253	687	177	46,3	910		

(1) Capitale versato.

capitale delle società di credito subisce uno straordinario sbalzo in su dal 1871 al '73: in due anni si raddoppia la cifra del capitale nominale e di quello sottoscritto, e si avvicina al quadruplo quello versato, che viene a commisurarsi, così, intorno al 50% del sottoscritto. Nel 1874 comincia la liquidazione del grandioso edificio troppo rapi-

damente alzato, e l'opera di risanamento procede energica fino al 1879 in cui si registrano le cifre minime del decennio. Durante tutto il periodo si nota una tendenza al miglioramento del rapporto fra capitale sottoscritto e versato; verso la fine esso si aggirava intorno ai due terzi.

Il movimento speculativo si era manifestato già fin dal 1870 e prendeva la forma di finanziamenti non di imprese commerciali, o industriali, ma di manovre di aggioaggio che dovevano, come sempre, portare a disastri finanziari. Le nostre banche da 19 con 165 milioni di capitale, al 31 dicembre 1869, erano diventate 31 con 188 milioni l'anno successivo; altre 24 ne furono fondate nel 1871, con 160 milioni di capitale; esse diventarono 101 con 624 milioni nel 1872 ed ascесero a 143 con 793 milioni nel 1873. Era una vera e propria febbre bancaria tanto più pericolosa, quanto meno preparato era il nostro paese a vedere espandere in maniera così rapidamente prodigiosa i suoi strumenti di credito. Il movimento era parallelo ad uno sviluppo artificioso di tutte le società anonime in genere, e la massa del capitale raccolto dalle nuove banche serviva appunto per favorire questa espansione del capitale azionario.

In vano a questo proposito si invocava una efficace tutela governativa. Come bene osservava il Minghetti, la tutela governativa, oltre a non concordare coi principi della libertà, come allora era intesa, era nella materia delle società inefficace, perchè il Governo, avesse pure avuto gli occhi d'Argo, non poteva penetrare nell'intimo di tutte le operazioni industriali e commerciali da esse fatte. Quello che il Governo vede è la parte esterna e meno importante; la parte più importante è quella che non può vedere. Un istituto di credito, una società può procedere regolarmente nell'apparenza, e non essere tuttavia in buone condizioni ed in assetto normale. Bisognerebbe scandagliare il suo portafoglio, vedere i suoi sconti per formarsi un giusto concetto del suo vero stato. Esso può essere, egli diceva, in apparenza fiorente, regolare, e tuttavia celare in sé il baco che lo divora e lo consuma. E quindi, il sindacato governativo, quand'anche potesse estendersi a tutte le società, a tutti gl'istituti, non potrebbe scorgere ciò che è veramente causa della loro prosperità o della loro rovina (1).

Il capitale di tutte le società di credito uscite dal movimento bancario del 1870, che si arrogavano o no la facoltà di emissione, e che nella cifra nominale quasi superava il miliardo, avrebbe dovuto

(1) Cfr. *Atti Parl. Cam. Dep.*, discussioni, seduta del 9 aprile 1870.

concorrere principalmente a promuovere la produzione; ma esso ebbe invece per la maggior parte tutt'altra destinazione, e fu più particolarmente impiegato a favorire le operazioni aleatorie, che avevano per motore il giuoco, o immobilizzato in opere pubbliche il cui sviluppo, spingendo i Comuni ad inconsulte spese, portò il dissesto nelle finanze municipali. La vertigine della speculazione, l'allettamento del giuoco di borsa, la febbre delle operazioni aleatorie, si erano impadroniti di tutti gli animi, dominavano tutti gl'interessi, tutte le attività, tutti i capitali (1). L'espansione delle anonime era facilitata dal fatto che era sufficiente versare solo un decimo del capitale nominale perchè una società sorgesse ad operare. Il Governo vedeva la brutta china nella quale le cose si mettevano, ma si limitava solamente a deplorarla e a precludere la via dell'aiuto governativo quando sarebbero maturati i disastri (2).

Il pubblico non curava gli avvertimenti e continuava ad assorbire la massa sempre crescente di titoli, che si rovesciavano sul mercato, stimolato dall'opera di persuasione diabili promotori, i quali riuscivano a collocare le nuove emissioni perfino con dei sopraprezzi (3). Il fenomeno era di carattere nazionale, ma le sue forme più accentuate ed i danni più gravi risparmiarono il Mezzogiorno, meno adatto delle altre regioni a seguire un movimento di questa natura per lo stato più arretrato della sua economia. Ove, infatti, si guardi alla sede delle società sorte e cessate in quel periodo, si trova che il duplice fenomeno della febbre bancaria, e della successiva reazione, si fece sentire più nell'alta Italia che nella media, e mancò quasi del tutto nelle provincie meridionali, e che esso si accentuò in ispecial modo nelle maggiori città, e più che in ogni altra a Genova, dove il numero e i capitali delle società nuove e gli aggi sulle azioni raggiunsero cifre quasi incredibili, e i disagi, le liquidazioni ed anco i fallimenti produssero, nella seconda metà del 1874, una vera e propria catastrofe (4).

(1) Cfr. S. CONSOLI VASTA, *Studi*, ecc., *op. cit.*, *id. d.*

(2) Parlando alla Camera il 12 dicembre 1871 Sella disse appunto: Io vedo purtroppo qua e là dell'agiotaggio, della speculazione che non mi piace niente affatto e che vorrei stigmatizzare, perchè sono giuochi, i quali saranno più tardi susseguiti da disastri; ed approfitto di questa occasione per stigmatizzarle vivamente, e per dichiarare che, se vengono poi i giorni neri, non si rivolgano al Ministro delle Finanze per trovare aiuto quelli che fanno speculazioni non serie. Cfr. *Discorsi*, III, pag. 366.

(3) Cfr. SACHS, *L'Italie*, pag. 655.

(4) Cfr. ROMANELLI, pag. 282.

Verso la fine del 1873 il Governo si impensierì veramente della estensione del movimento, ed elevò da uno a tre i decimi di capitale da versare per la costituzione delle società. La misura era buona, ma veniva troppo tardi e quando essa era, ormai, quasi inutile perchè l'inflazione borsistica si correggeva automaticamente, attraverso le conseguenze dei disastri, provocati dalle crisi del maggio e del novembre, le conseguenze delle quali furono varie, a seconda della più o meno larga partecipazione al movimento e della struttura delle singole economie. Nei centri nei quali la situazione economica era meno solida e la speculazione era più sfrenata ed imprudente, come a Genova (1), la crisi determinò panico e seminò molte rovine. Altrove, invece, le conseguenze furono meno gravi, o perchè più ristretta era stata la partecipazione alla speculazione, o perchè, come fa rilevare il Luzzatto per la Lombardia (2), la economia creditizia era poggiata su una robusta economia industriale, unita ad una produzione agraria assai varia e ricca.

Per quanto gravi siano state, però, le conseguenze di quell'avvenimento (3), l'economia delle stesse regioni più fortemente devastate si riebbe molto rapidamente, anche se qualche volta il prezzo pagato per questa sistemazione fu alquanto elevato. Spesso una liquidazione disastrosa si impose alla maggior parte delle società; molte banche, delle ultime create, dovettero sparire; quelle che poterono sopravvivere, lo fecero grazie a enormi sacrifici, riducendo considerevolmente

(1) Infatti, per dare esempi concreti della perturbazione arrecata su quella Borsa, ecco talune delle più ampie oscillazioni di valori; le azioni della Cassa Generale dalla fine gennaio 1872, alla fine luglio, scesero da 429 a 320, le azioni della Banca Popolare da 142 a 73, le azioni della Banca di Genova da 820 a 600, quelle della Banca Commerciale Ligure da 700 a 275, quelle della Banca Internazionale da 380 a 250, del Banco d'Italia da 295 a 260, del Banco Provinciale da 276 a 232, quelle infine della Cassa di Commercio da 292 a 207. In totale per questi soli titoli la diminuzione dei prezzi si aggirò intorno ai 55 milioni. Cfr. ALBERTO ERRERA, *Il krak del 1873-74*, nella *Nuova Antologia*, 1874, vol. XXV, pag. 461.

(2) Cfr. GINO LUZZATTO, *L'evoluzione ecc. della Lombardia*, nella pubblicazione in occasione del centenario della *Cassa di risparmio delle Provincie Lombarde*, Milano, 1923, pag. 464.

(3) Molte delle nostre industrie illanguidirono: società metallurgiche, cartifici, vetrerie e altre ottime imprese progettate egregiamente, dovettero essere lasciate in abbandono, perchè difettava il denaro, e fu già cosa meravigliosa che l'Italia potesse vantare incolumi ed attive, e talora fiorenti, le nuove grandi imprese di setificio, lanificio, cotonificio e ceramica, e mantenere in ottime condizioni, anche durante e dopo la crisi, le industrie del legno, del mosaico, della oreficeria e di altre ancora. Cfr. ALBERTO ERRERA, *Il krak ecc.*, op. cit., pag. 463.

il loro capitale, o fondendosi con altre (1). Nel 1874 ne scomparvero 22 con 193 milioni di capitale; altre 6 con 127 milioni di capitale scomparvero nel 1875; l'epurazione continuò nell'anno seguente quando si chiusero 5 banche con 52 milioni di capitale, e si svolse ancora negli anni seguenti fino al 1879 quando il numero delle banche scese al minimo di 99, con un capitale di 268 milioni (2), leggermente aumentato nell'anno successivo.

Questa contrazione dell'attività creditizia determinava forti lagnanze per l'alto tasso del danaro, a cui si attribuiva la scarsità degli affari commerciali e la languidezza delle industrie. Se l'alto commercio e la grande industria trovavano troppo caro il denaro, molto più grave ed oneroso il saggio dello sconto riusciva per il piccolo commerciante ed industriale, i quali non potendo presentare le loro piccole cambiali alle banche di emissione, erano obbligati a passare per la trafila delle banche di credito o popolari, presso le quali il saggio era sempre almeno di un punto più alto. Si raccomandava pertanto che le banche di emissione, e via via le altre tutte esistenti in Italia, seguissero le orme della Banca di Francia e riducessero lo sconto ad un saggio maggiormente in relazione coi bisogni del paese. Che questo fosse un bisogno sentito nel paese, lo si scorge dalla costante diminuzione degli sconti, che si rileva dalle situazioni di ciascuna banca (3), ma purtroppo la situazione non era facilmente eliminabile. L'alto tasso dello sconto era il risultato della deficienza di capitale del paese, poichè il nuovo risparmio veniva assorbito dal bisogno di nuove opere pubbliche. Se poi anche le banche popolari facevano pagar caro il danaro, la ragione fu spiegata molto bene dal Fortunato, nel difendere le cooperative di credito del Mezzogiorno dall'accusa che praticassero un tasso usuraio in ragione del 9 per cento. Saggio altissimo per sè stesso, egli diceva, ma che era già una provvidenza in paesi, dove il mutuo con prima ipoteca non si otteneva se non all'8, il mutuo in genere al 25 ed il mutuo personale al 50! Si chiedeva il 9, perchè non si avevano depositi se non al 7, di capitali, che in parte sarebbero stati altrimenti distratti dal debito pubblico, in parte in impieghi usurari. Del resto, come egli notava, nelle stesse banche settentrionali, la tenuità dell'interesse

(1) Cfr. SACHS, *L'Italie*, pag. 655.

(2) L'aumento che è indicato nella Tav. XV, da 268 milioni nel 1879 a 326 nel 1880, è solo apparente, ed è dovuto allo spostamento di una società, con 50 milioni di capitale, dalle società varie a quelle di credito.

(3) Cfr. *L'Economista d'Italia*, Vol. V. pag. 78.

era mascherata dal silenzio della provvigione, e perfino le banche germaniche, che altri elevava al cielo per atterrare più facilmente le nostre, giungevano non di rado qua e là per le campagne, al 12 e al 14 per cento (1).

Appunto per facilitare le operazioni di piccolo credito si diffondevano, per l'iniziativa ed il fervore di Luigi Luzzatti e di altri fautori della cooperazione, le banche popolari, il capitale delle quali da 24 milioni al 1871 gradatamente salì fino a raggiungere i 40 nel 1880. Ce ne erano solo 50 nel 1870, divennero 100 nel 1874 e 140 nel 1880; raccoglievano solo 21.7 milioni di depositi nel 1870, ma superarono i 108 milioni nel 1875, i 171 milioni nel 1880, ed anche se le operazioni di sconto e di anticipazione non ebbero una grandissima espansione, esse esercitarono tuttavia sul mercato un'indubbia azione moderatrice perchè praticamente posero un calmiera sul tasso del danaro, eliminando i tassi usurari, che erano prima richiesti specialmente al piccolo artigianato, che spesso non poteva dare altre garanzie al di fuori della propria parola. Parecchie di queste banche popolari si lasciarono travolgere dal turbine della speculazione del 1873, e seminarono danni nella povera gente, fra cui diffondevano i loro biglietti abusivi di piccolo taglio. Ma nell'insieme esse superarono quella burrascosa fase del nostro ordinamento creditizio, e moltissime poterono sopravvivere a tutte le vicende tristi e liete della nostra economia. Importanza minore avevano gli Istituti di credito agrario, il cui capitale non riuscì mai a raggiungere i 10 milioni di lire.

9. — Molto notevole era lo sviluppo delle Casse di risparmio: fra sedi e filiali ve ne erano 249 al 1870, 326 al 1875, 357 al 1880 e la massa dei depositi raccolti si raddoppiava passando da 348 milioni a 687. Nè era minore l'aumento delle operazioni di prelievo e deposito che, da 361 milioni al 1872, salivano a 539 milioni al 1880. Ma, come osservava Sella nel proporre l'istituzione delle Casse di risparmio postali, l'importanza loro, come casse di risparmio, era relativamente minore perchè più di una di esse, avrebbero potuto meglio considerarsi come grandi istituti di credito, dato che attendevano pure ed in larga proporzione ad operazioni proprie degli istituti di credito. Se prendessimo, egli diceva, ad esempio la Cassa di Risparmio di Milano o quella di Firenze; se esaminassimo come si compongono i 180 milioni depositati nella Cassa di Milano e nelle

(1) Cfr. FORTUNATO, *Mezzogiorno*, I, pag. 64.

sue succursali, ci accorgeremmo quanto sia lungi codesto capitale dall'essere composto dei soli libretti dell'operaio e delle classi meno agiate. Non solo dunque era realmente poca cosa il capitale raccolto presso le casse di risparmio, allora esistenti, ma occorre aggiungere che sopra 25 milioni d'italiani ve ne erano almeno 15, i quali non potevano goderne il beneficio per mancanza di Casse o di loro filiali (1).

Le casse di risparmio procedevano in complesso molto bene, e denotavano che l'aumento di operosità era stato in Italia molto maggiore degli aumenti di imposte. Il loro lucro si era quasi raddoppiato non solo rispetto al patrimonio, ma ancora relativamente ai capitali depositati; giacchè l'utile da 0,36% nel 1863, nel 1872 era salito a 0,72. Il loro notevole sviluppo provava che l'attitudine degl'italiani al risparmio era notevole, e là dove le casse erano diffuse, l'incremento del risparmio era molto soddisfacente, ma il loro numero era ancora troppo piccolo soprattutto in molte parti del Regno; e il loro aumento annuo di gran lunga insufficiente per dare al risparmio l'impulso necessario per migliorare seriamente le condizioni economiche del paese. Sella diceva che sarebbe stata una colpa gravissima l'indugio nel diffondere le casse di risparmio, di cui ve ne erano solo 278 contro 2189 banchi del lotto. « Non possiamo confrontare, egli diceva, questi numeri senza orrore. Il lotto è fonte di danni economici gravissimi, è scuola di profonda corruzione. Vi si aspetta il miglioramento della condizione economica da un colpo di sorte, da un gioco di fortuna, anzichè dal lavoro, dalla parsimonia e dalla virtù; mentre la più sciocca superstizione vi perturbano ogni sano criterio intellettuale e morale. Se le nostre digraziate strettezze finanziarie non ci hanno ancora permesso di abolire questa tassa, che è davvero non solo di gran lunga la più antieconomica, ma è anche per giunta immorale, almeno vi si contrapponga, a guisa di antidoto, la cassa di risparmio. E così, da un lato il banco del lotto rappresenterà, speriamo per non molti anni, un passato di ignoranza e di servitù economica ed intellettuale, dall'altro la cassa di risparmio rappresenterà un avvenire di sapiente e virtuosa previdenza, e di affrancamento economico e morale delle plebi » (2).

Fu partendo da questi principii che Sella, il 9 dicembre 1870, presentò alla Camera un disegno di legge per l'istituzione di Casse di Risparmio postali, su cui la discussione fu molto animata. Parec-

(1) Cfr. SELLA, *Discorsi*, I, pag. 342.

(2) Cfr. SELLA, *Discorsi*, I, pag. 430.

chi furono coloro che lo combatterono ed esso fu approvato solo con 117 voti favorevoli e 103 contrari; ma il progetto non fu discusso dal Senato. Inaugurata la nuova sessione, la proposta fu di nuovo presentata alla Camera il 16 gennaio 1872 ed approvata, ma anche questa volta per le vicende parlamentari essa non poté divenire legge dello Stato.

Il progetto eccitava qualche prevenzione perchè taluni temevano la troppa ingerenza governativa; vi era in altri il timore che la nuova istituzione potesse pregiudicare le casse di risparmio esistenti, ed infine vi era un terzo ordine di apprensioni, cioè che, in momenti di crisi, l'incarico dato agli uffici postali di raccogliere risparmi, avesse potuto recare un turbamento nel servizio del Tesoro. È singolare notare che neppure Sella prevede il meraviglioso sviluppo che le casse postali presero poi. Agli avversari dell'istituzione, che sostenevano essere pericoloso accumulare nelle casse forse due, o trecento milioni, egli rispondeva che giudicava affatto imprevedibile che a sì cospicua somma potessero salire i risparmi popolari!

Allorchè Sella cessò di essere ministro, egli rinnovò la proposta di sua iniziativa, e la presentò alla Camera il 10 dicembre 1874. Anche questa volta essa dovette superare varie opposizioni, fra le quali notevole quella del Ferrara, ma finalmente la proposta arrivò a superare gli scogli della procedura parlamentare, e le Casse di Risparmio postali furono istituite con legge 27 marzo 1875 e cominciarono a funzionare il 1° gennaio del 1876 (1). Iniziato il loro lavoro con appena 2,4 milioni di depositi, esse sorpassarono gli 11 milioni dopo due anni, i 46 milioni nel 1880 avviandosi così verso le grandi cifre che contrassegnano il movimento successivo dell'istituto. All'inizio furono autorizzati circa 2000 uffici, al 1880 ve ne erano 3313 ed il numero dei libretti, da 57 mila al primo anno, toccò la cifra allora incredibile di 340 mila con una media di depositi di 140 lire a libretto. Il limite dei depositi era stato proposto dal Sella in lire 1000 per importo massimo, dedotti i rimborsi, e 2000 per gl'interessi aumentati. Nel 1880 il limite fu elevato a 5000 lire, destando in qualcuno il timore che le casse si trasformassero in banche di deposito dello Stato (2).

(1) Cfr. SELLA, *Discorsi*, I, pagg. 364, 385, 341 ed ARBIB, pag. 87. Con la stessa legge fu anche opportunamente modificato l'ordinamento della Cassa Depositi e Prestiti.

(2) Si veda l'articolo di LUIGI LUZZATTI. *Lo Stato banchiere in Italia* nella *Nuova Antologia*, 1880, III, pag. 110, e la replica di SELLA nel fascicolo successivo.

L'Italia chiudeva il 1880 con uno stato di risparmio, che si può esprimere con i numeri seguenti; 3903 uffici o stabilimenti aperti al pubblico per il servizio del risparmio, comprendendo fra esse le Casse ordinarie, le banche popolari, gli altri istituti di credito, che ricevevano depositi a risparmio, e le Casse postali, e 1.745.200 libretti con 910 milioni di depositi (1). Mentre il capitale raccolto dalle Casse postali di risparmio andava ad ingrossare le disponibilità di quella grandiosa banca che era ed è la Cassa Depositi e Prestiti, quello delle Casse ordinarie si disperdeva in mille rivoli e vivificava la struttura economica del paese. Mano mano che crescevano i depositi aumentavano, infatti, le cifre degli impieghi i più svariati: dal 1872 al 1880 passavano da 99 a 137 milioni i mutui ipotecari, da 32 a 87 milioni i mutui chirografari agli enti locali; si riducevano da 69 a 35 milioni le anticipazioni su fondi pubblici o su altri titoli, da 76 a 91 milioni salivano le anticipazioni su cambiali e biglietti all'ordine; superava i 100 milioni l'investimento in buoni del tesoro. E mentre la massa delle attività da 472 saliva a 798 milioni, l'oculattezza e la prudenza degli amministratori faceva sì che al 1880 si avessero effetti e crediti in sofferenza per appena 1488 mila lire. Non si potrà, dunque, mai esaltare abbastanza il contributo veramente formidabile di questi istituti all'irrobustimento della economia nazionale, tanto più degno di lode, quanto più incerta, e spesso dannosa, appare la condotta degli altri istituti di credito grandi e piccoli.

10. — *Società anonime.* Non si può dire che in questo decennio le società anonime nel complesso si siano largamente sviluppate; tuttavia l'andamento delle cifre è molto interessante. Già a partire dal 1869 si era manifestato un moto accelerato nel numero e nel capitale, che toccò il suo culmine nel 1873, anno di speculazione seguito dalla crisi, e dalla reazione che durò fino al 1879. Il capitale partito da 1437 milioni al 31 dicembre 1870, raggiunse i 2442 milioni nel 1873, e regredì poi fino al minimo di 1455 milioni nel 1879.

Non tutta, però, la diminuzione verificatasi in questo periodo si può attribuire alla liquidazione forzata determinata dalla crisi del 1873; bisogna tener conto specialmente del fatto che due società, le quali avevano insieme più di mezzo miliardo di capitale, sparirono

(1) La ripartizione fra le varie regioni non era uniforme. Primeggiava fra tutte la Lombardia con 449 mila libretti e 364 milioni di depositi; veniva dopo l'Emilia con 112 milioni, poi Toscana e Piemonte con 85 milioni per ciascuna; erano ultime le regioni meridionali e le Isole, ed in coda a tutte la Sardegna con appena 10307 libretti per un credito totale di 8371 mila lire.

in conseguenza dei riscatti ferroviari operati nel 1876 e nell'80. Nel '76 scomparve la società dell'Alta Italia, che faceva tutt'uno con la Sudbann, portata con il suo capitale di 375 milioni; nell'80 la Società delle Ferrovie Romane con 154. Ove si tenga conto di queste circostanze, e si consideri l'enorme taglio subito dal capitale delle aziende bancarie (da 1093 milioni al 1873 a 634 milioni nel 1880) si vedrà che in molte delle altre società l'aumento conseguito, fino al 1873, fu conservato anche negli anni successivi e per qualche gruppo fu perfino accresciuto. Come si vede infatti dalla Tav. XVI.

Tav. XVI.

Numero e capitale nominale (milioni di lire) delle Società per azioni nazionali dal 1870 al 1880 (1)

31 dicembre	Banche		Società di assicurazione		Ferrovie		Miniere		Altre		Totale	
	N.	Capit.	N.	Capit.	N.	Capit.	N.	Capit.	N.	Capit.	N.	Capit.
1870	88	364	84	50.3	17	837	14	19.0	189	167	392	1437
1871	131	535	91	58.4	18	875	14	19.4	223	234	477	1722
1872	192	909	75	60.4	18	757	21	22.7	239	279	545	2028
1373	246	1093	78	57.9	19	756	25	50.9	298	484	666	2442
1874	236	906	70	47.7	20	760	26	54.6	314	497	666	2265
1875	240	780	67	45.9	20	760	24	53.4	313	477	664	2117
1876	235	728	45	45.6	19	404 (2)	27	44.9	259	335	585	1557
1877	237	649	39	44.9	20	405	28	48.2	244	330	568	1476
1878	240	640	37	41.0	23	420	28	48.2	232	328	560	1478
1879	246	574	32	74.1	27	429	28	48.2	226	329	559	1455
1880	260	634	27	95.8	29	440	29	49.7	236	314	581	1533

(1) Dall'Annario 1884, pagg. 342-344.

(2) Diminuzione dovuta al riscatto della rete della Soc. *Alta Italia*.

le società di assicurazioni, a partire dal 1879, aumentarono di molto il loro capitale (1); conservarono le posizioni raggiunte le società

(1) Fenomeno caratteristico è, invece, la diminuzione del numero delle società che, da 91 al 1871, cadde a 27 nel 1880, e continuò anche dopo. A partire dal 1870, ed anche prima, la fisionomia dell'industria assicurativa cominciò ad assumere più decise caratteristiche bancarie ed industriali. Mentre si rafforzavano, a spese dei singoli individui, i grandi organismi, ordinamenti sempre più perfetti venivano adottando la tecnica alle cresciute e molteplici esigenze della nuova economia e del progresso industriale; parecchie aziende ne crearono altre al proprio fianco per trattare i vari rami, mentre accordi e intese venivano stretti

Movimento del capitale delle società anonime dal 1871 al 1880.

(milioni di lire)(1)

	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880
Investimenti. . .	392	343	35	25	13	27	25	53	121
Disinvestimenti. .	1	51	216	185	124	110	24	37	42
Invest. netti. . .	391	292	181	160	111	83	1	16	79
Banche	758,2	912,7	713,1	579,1	525,3	443,2	434,2	407,9	414,6
Assicurazioni . .	64,8	68,3	65,2	63,5	56,8	56,2	52,3	85,4	110,6
Trasporti.	220,2	223,5	227,5	226,8	211,1	211,8	235,1	244,4	275,8
Tessili.	16,9	80,8	81,0	74,8	72,2	74,5	74,4	74,4	72,9
Estrattive	33,4	48,5	52,3	51,1	34,2	37,5	37,0	37,0	33,5
Meccaniche	9,2	14,3	14,4	15,1	15,1	11,6	11,1	11,1	10,6
Metallurgiche . .	2,6	2,6	2,6	4,6	4,0	4,0	4,0	4,0	8,0
Cartiere	1,0	6,7	14,7	14,5	14,5	11,6	11,5	11,5	6,7
Chimiche.	14,9	19,3	19,8	19,5	20,4	21,2	20,9	20,9	21,6
Alimentari	23,9	33,9	37,8	38,5	24,3	22,0	21,6	21,2	32,0
Ceramiche e vetrerie . . .	0,5	10,3	10,3	10,3	10,8	10,2	10,1	10,1	6,0
Edili	43,0	43,0	43,0	30,0	30,9	30,9	30,9	30,9	30,9
Immobiliari	34,4	45,4	43,9	43,9	43,9	43,6	43,6	43,6	33,8
Diverse	89,1	94,9	97,5	91,2	87,9	90,0	83,0	80,8	108,3
Totale.	1312,1	1604,2	1423,1	1262,9	1151,4	1068,3	1069,8	1086,2	1165,3
N° Società	296	392	378	364	329	306	295	285	300
$\frac{100}{N^{\circ}}$ Sul totale:									
Banche	57,7	56,9	50,2	45,0	45,6	41,5	40,6	37,5	35,6
Trasporti.	16,7	13,9	16,0	17,9	18,3	19,9	21,9	22,5	23,7
Varie	25,6	19,2	33,8	37,1	36,1	38,6	37,5	40,0	40,7
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(1) Dalle *Notizie Statistiche sulle Società per Azioni*, Edizione 1928, edito a cura dell'Associazione omonima.

tra i gruppi per una reciproca riassicurazione frazionatrice dei maggiori rischi. Cfr. CONFEDERAZIONE, *Industria*, pag. 829. Per maggiori notizie sui singoli rami assicurativi cfr. PRATO, PORRI e CARRARA, *Lo sviluppo e il regime delle assicurazioni in Italia*, Torino, Lattes, 1928, pagg. 118 e segg.

minerarie, e se nelle altre società si nota una forte diminuzione, essa è dovuta in parte al passaggio di una grossa società nel gruppo delle banche.

I dati delle pubblicazioni ufficiali sono però troppo lontani dallo stato reale delle cose per non farci sentire il bisogno di cercare altre fonti. Notizie uniformemente elaborate sono quelle contenute nell'*Annuario delle Società per azioni*, edito già dal *Credito Italiano*, ed ora dall'*Associazione delle Società per azioni*. Queste notizie si riferiscono alle società aventi più di un milione di capitale, ed i dati relativi sono riportati nella Tav. XVII.

Il capitale totale di queste società toccò il massimo nel 1873 con 1604 milioni, regredì fino ad un minimo di 1068 milioni al 1877, e risalì nel 1880 a 1165 milioni. Il regresso vero e non più compensato è quello del capitale delle banche che in 7 anni si ridusse a meno della metà; aumentò invece il gruppo dei trasporti, sia per la cresciuta importanza delle società di navigazione, sia per l'espansione nel ramo delle ferrovie secondarie. In forte aumento verso la fine del decennio, erano le società di assicurazione, mentre le tessili conservarono a stento il terreno conquistato nel grande sbalzo del 1873. Le industrie estrattive, che avevano avuto una notevole espansione nel 1873-75, regredirono dopo, come le società dedite alle industrie meccaniche; in sicuro aumento erano le chimiche, mentre immobiliari ed edili furono falciate solo negli ultimi anni.

La composizione del totale per gruppi denota una sensibile riduzione nella partecipazione delle banche che, dal 57,7 % all'inizio, si riducono a formare alla fine solo il 35,6 del capitale totale; un aumento del gruppo trasporti dal 16,7 al 23,7 %; un più forte aumento delle altre società che dal 25,6 % estendono mano mano la propria partecipazione, fino a superare il 40 % nel 1880. Evidentemente se la grande industria non era ancora nata, la forma azionaria tendeva a prendere nella nostra economia un'importanza sempre più notevole, e poco per volta le aziende individuali, espandendosi, erano destinate a scomparire, per cedere il posto ad organismi più robusti e che presentavano maggiore possibilità di espansione.

INDICE DEGLI AUTORI CITATI

- ALESSIO GIULIO: 328.
 ARBIB EDUARDO: 2, 28, 32, 199, 202-3, 212, 238, 269, 283, 374.
 ARNÈ: 49.
 AVONDO: 136.
 BACCARINI ALFREDO: 11, 14, 223.
 BACCARINI e DORNIG: 252, 264, 266.
 BENINI RODOLFO: 19, 184.
 BERTAGNOLI G. C.: 47, 49, 65-7, 70, 74, 152.
 BERTANI AGOSTINO: 39, 52, 316.
 BESANA: 83.
 BLOCH: 188.
 BOCCARDO GEROLAMO: 231, 339, 359.
 BODIO LUIGI: 47, 310.
 BONACOSSA: 122, 124, 126.
 BONARDI E.: 287.
 BONGHI RUGGERO: 15, 56, 277, 293, 301-2, 305.
 BORGATTA GINO: 130.
 BORCHI FEDELE: 113-4.
 BOSELLI E.: 146.
 CABRINI ANGIOLO: 10, 13.
 CANOVAI TITO: 340, 353-4.
 CAPPELLARI della COLOMBA: 175, 179.
 CANTAMESSA FILIPPO: 137, 287, 314.
 CARLETTI G. B.: 72-4.
 CARPI LEONE: 100, 175, 179, 190, 229, 232-3.
 CARRARA: 377.
 CATTANEO A.: 143-4.
 CAVALIERI A.: 235.
 CHIERICI REMO: 60, 79.
 CLERICETTI A.: 220-1.
 COGNETTI DE MARTIS S.: 86, 88, 178, 187, 205, 207, 338.
 COLETTI FRANCESCO: 19, 39, 40.
 COLOMBO GIUSEPPE: 105-6, 108.
 COMES: 140.
 CONFED. FASCISTA INDUSTRIA ITAL.: 79, 97-8, 104, 112, 115-6, 377.
 CONSOLI VASTA SALVATORE: 346, 369.
 CORBINO EPICARMO: 167, 230.
 CORONA G.: 132.
 CROCE BENEDETTO: 4, 13, 28-3.
 DE CESARE RAFFAELE: 29, 31-3.
 DE JOHANNIS G.: 348, 352.
 DEL NOCE: 79.
 DEPRETIS AGOSTINO: 50, 72-4, 79, 86-8, 99, 102-3, 108-16, 123-31, 133, 135, 138, 141, 144-5, 151, 159, 182-3, 192-3, 195-6, 198, 200, 202, 204, 240, 251-3, 258-9, 263-4, 269, 292, 296, 301, 303, 306, 315.
 EINAUDI LUIGI: 6, 296.
 ELLENA VITTORIO: 8, 82, 85, 93, 103-4, 107, 109, 111-3, 115, 118, 121, 123, 125, 128, 130, 134-5, 142, 155, 178,

- 198, 205, 207.
 ERRERA ALBERTO: 370.
 FABBRI GIOVANNI: 351.
 FABBRICOTTI: 136.
 FAINA: 80.
 FERRARA FRANCESCO: 349.
 FERRARIS C. F.: 338.
 FINOCCHIETTI B.: 98, 146.
 FLORA FEDERICO: 290, 295.
 FONTANA RUSSO LUIGI: 186, 211.
 FORTUNATO GIUSTINO: 7, 22, 41-2, 304, 372.
 FREY E.: 211.
 FUCH C. G.: 186-7.
 GABBA: 115, 126-7, 129-30.
 GAVAZZI: 134-6.
 GENALA: 225, 241-4, 247, 253, 263-4, 266.
 GIGLIOLI ITALO: 59, 60, 66, 68, 76, 136.
 JACINI STEFANO: 39, 40, 49.
 JANNACONE PASQUALE: 207.
 KOERNER GUGLIELMO: 130, 137.
 LAMPERTICO: 50, 66-7, 151, 181, 210, 316.
 LATTES ORESTE: 98-9.
 LOTZ WALTER: 186.
 LUZZATTI LUIGI: 14, 23, 26-8, 152, 178, 180-5, 191, 194, 196-8, 206, 214, 244-5, 349, 351-3, 374.
 LUZZATTO GINO: 370.
 MAESTRI PIETRO: 64, 79, 85.
 MAGLIANI AGOSTINO: 67, 111, 137, 168, 170-1, 174, 334, 358, 361.
 MAGRINI e GEISSER: 6, 366.
 MAJORANA QUIRINO: 228.
 MANCINI P. S.: 275, 299.
 MANGILI FELICE: 45.
 MARCONI F.: 69.
 MAROI LANFRANCO: 50, 310.
 MAZZUCHELLI MARIO: 213.
 MINGHETTI MARCO: 10, 14-5, 17, 41, 63, 78, 139, 180, 184, 188-90, 195, 208-9, 220, 223, 229, 242-4, 249, 251, 255, 281, 286, 290, 303, 330, 347, 355.
 MONZILLI ANTONIO: 194, 339, 341, 353, 355, 358.
 MORANA: 174, 267.
 NECCO ACHILLE: 323.
 PANTALEONI MAFFEO: 49, 271.
 PANTANO EDUARDO: 229, 234.
 PAVESI: 127-8, 131-2, 140, 144.
 PLEBANO ACHILLE: 8, 31-2, 139, 196, 214, 234, 238, 246, 253-4, 258-9, 282, 288, 291, 296-8, 331, 338-9, 346, 349, 353, 355.
 PORRI VINCENZO: 77-8, 107, 114, 118, 121, 134, 377.
 PRATO GIUSEPPE: 377.
 RAVA LUIGI: 259, 268-9.
 REPACI F. A.: 329.
 RIVA: 145.
 ROCCA G.: 101-2.
 ROMANELLI A.: 77, 169-70, 172, 323, 363-4, 369.
 ROSSI ALESSANDRO: 9.
 SACCHI A.: 97-8.
 SACHS ISIDORO: 168, 170, 246, 331, 369, 371.
 SALANDRA ANTONIO: 334.
 SARDINI: 140.
 SCHALL: 315.
 SEISMIT DODA: 135.
 SELLA QUINTINO: 45, 89, 152, 159, 169, 207, 214, 239-40, 278-9, 282-5, 305, 332, 340, 342-3, 345, 356, 369, 373-4.
 SOMBART WERNER: 101, 195, 204-5.
 SONNINO GIORGIO: 290.
 SONNINO SIDNEY: 8, 9, 17, 20-1, 44, 51-5, 68, 96, 278, 304, 315, 319.
 SPAVENTA SILVIO: 241, 249.
 STEREBITSKY: 63.
 STRINGHER BONALDO: 59, 336-8.
 SUPINO CAMILLO: 340, 351, 356, 365.
 TARGIONI TOZZETTI: 141.
 TAVALLINI ENRICO: 13, 16, 24, 27, 30-2.
 TORRI: 179.
 VALENTI GHINO: 42, 58, 64, 69, 80, 162.
 VIRGILIO IACOPO: 228, 233.
 WITTSCHEWKI P.: 188.
 ZANARDELLI GIUSEPPE: 228, 241, 252, 256, 259.
 ZOPPETTI V.: 95-6, 103.

INDICE DEI PARLAMENTARI

- BACCARINI ALFREDO e la legislazione sociale, 9 — le bonifiche, 62 — il problema ferroviario, 264 e segg.
- BERTANI AGOSTINO e l'inchiesta agraria, 3, 38 — le condizioni dei contadini, 52 — l'esportazione delle ossa, 196 — l'atto addizionale alla convenzione di Basilea, 253 — il macinato, 316.
- BERTI e la legislazione sociale, 8.
- BIANCHIERI: 25.
- BONGHI RUGGERO e le economie di bilancio, 15 — i grandi partiti parlamentari, 30 — il problema agrario, 56 — la pressione tributaria, 216, 300 — la responsabilità delle opposizioni, 292 — il macinato, 301.
- BOSELLI PAOLO: giudizio sui meridionali, 23.
- CAIROLI BENEDETTO e l'attentato di Passanante, 34.
- CAMBRAY DIGNY e il riscatto delle ferrovie, 244.
- CANTELLI: 25.
- CASTAGNOLA: 25 — e la circolazione abusiva, 346.
- CORDOVA e i dazi doganali, 175, 179.
- CORRENTI CESARE: alleanza con la Sinistra, 24, 29 — atto addizionale alla convenzione di Basilea, 252.
- CRISPI e il sentimento unitario, 2 — alla presidenza della Camera e nomina a ministro con Depretis, 32, 33.
- DAMIANI e la politica portuaria, 222 e segg.
- DEPRETIS e il lavoro delle donne e dei fanciulli, 8, 10 — l'alleanza con Minghetti nel 1873, 26 — i ministeri dal 1876, 30 e segg. — le industrie nascenti e i dazi protettivi, 138, 191 e segg. — i depositi franchi, 204 — l'esercizio governativo delle ferrovie, 251 e segg. — le ragioni del voto del 18 marzo, 257 — le costruzioni ferroviarie, 258 e segg. e 268 e segg. — il pareggio del bilancio, 291 e segg. — il macinato, 298 e segg. — le economie di bilancio, 300 — il comune di Firenze, 331 — il corso forzoso, 354.
- DE VINCENZI: 25 — e le bonifiche, 62.

- ELLENA e le tariffe doganali, 194.
FERRARA e le Casse di risparmio postali, 374.
FINALI: 25, 348.
FORTUNATO e il problema meridionale, 4 — la legislazione sociale, 7 — il liberismo, 34 — la cerealicoltura, 41 — i monti frumentari, 44 — il costo dei capitali, 371.
FRANCHETTI: 4, 7.
GARIBALDI e il sentimento unitario, 33.
GRIMALDI: 34 — e le nuove costruzioni ferroviarie, 268 — il pareggio e macinato, 303.
IACINI: giudizio sui partiti, 30 — inchiesta agraria, 38.
LAMPERTICO e i depositi franchi, 204.
LANZA e i fondi segreti, 16 — le raccomandazioni, 16 — l'emigrazione, 20 — vita incerta del ministero, 24, 25 — mancato connubio con la Sinistra 25 — il ministero Minghetti, 27.
LUZZATTI e la legislazione sociale, 8 — giudizio sul ministero Lanza, 26 — su Minghetti e su Sella, 27 — trattative commerciali con la Francia, 180, 185, 190, 203 — le tariffe doganali 197, 204, — la tassa sul petrolio, 215 — la circolazione abusiva, 350 — lo sviluppo delle Banche Popolari, 372.
MAGLIANI: 34, 296.
MAIORANA CALATABIANO: 25 — e il corso forzoso, 356.
MAUROGONATO e il dazio sul petrolio, 215.
MAZZINI: morte, 33.
MEZZANOTTE: 212, 267.
MICELI: 25.
MINGHETTI e la legislazione sociale, 9 — fiscalismo e pareggio, 13 — i pieni poteri, 15 — l'emigrazione, 21 — alleanza con Depretis e ministero del 1873, 26, 27 — caduta della Destra, 29 — la crisi agraria, 41 — il trattato del 1863 con la Francia, 180 — tariffe doganali e protezionismo, 184, 188-9 — trattato con la Francia del 1878, 195, 200 — il dazio sul grano, 207 — la società Trinacria, 235 — il riscatto della rete dell'Alta Italia, 244 — l'esercizio governativo delle ferrovie, 247 e segg. — le economie di bilancio, 285 — il corso forzoso, 347 e segg. — la tutela delle banche, 368.
MORANA: 29.
NICOTERA: lotta alla Destra e a Spaventa 30-2 — la Destra e il macinato, 301
PEPOLI e il monometallismo, 338.
PEREZ: 25.
PERICOLI e gl'infortuni sul lavoro, 8.
PERUZZI e l'esercizio delle ferrovie, 254.
PISANELLI: 25.
RATTAZZI: morte, 24.
SAVINI e il macinato, 303.

- SCIALOJA ANTONIO e il trattato del 1863 con la Francia 180-182 — il dazio, sul grano, 209.
- SEISMIT DODA e la finanza della Destra, 297 — il macinato, 298 e segg. — e la circolazione delle Banche popolari, 350.
- SELLA e l'opera sua alle finanze, 26 — rifiuto di entrare nel ministero Minghetti, 27 — le anonime, l'industria e le Borse, 89 — il dazio sul grano, 207, e sullo zucchero, 214 — la galleria del Gottardo, 238 — le società ferroviarie, 238 — le nuove costruzioni ferroviarie, 239 — riconciliazione con Minghetti e riscatto delle ferrovie, 244 e segg. — lotta per il pareggio, 275 e segg. — la tassa sul petrolio, 278 — la pressione tributaria 283, 288, 305 — la forza idraulica, 284 — i debiti comunali 332, — la Banca Romana, 340 — il corso forzoso, 341 — i Banchi meridionali, 342 — la carta governativa, 345 — la Banca Nazionale Toscana, 356 — l'agiotaggio del 1872, 369, — le Casse di risparmio postali, 372 e segg.
- SONNINO e il problema meridionale, 4 — la legislazione sociale, 7 — l'emigrazione, 21 — il credito fondiario, 43 — la questione sociale nelle campagne, 51 — la riscossione delle imposte, 277 — il macinato, 304, 315 — i beni dell'Asse ecclesiastico, 318 — il dazio di consumo, 329.
- SPAVENTA: rigidità nei rapporti con i privati, 23 — lotta con Nicotera, 30 — opera ai Lavori pubblici, 241 — l'esercizio delle ferrovie, 249 — e l'atto addizionale alla convenzione di Basilea, 253 e segg.
- ZANARDELLI: 25, 32 — e Spaventa, 31 — l'esercizio delle ferrovie, 256 — e le nuove costruzioni ferroviarie, 241, 259.
-

INDICE PER SOGGETTO

Abbreviazioni usate: *c. e.* = commercio estero; *esp.* = esportazione; *imp.* = importazione; *ind.* = industrie; *prod.* = produzione; *soc.* = società; *tr. com.* = trattato di commercio.

- | | |
|---|--|
| <p>Acciaio: 102.
 Acidi: 127-9.
 Acido solforico: 127.
 Acquavite: <i>imp.</i>, 151.
 Acque gassate: <i>prod.</i>, 137.
 Affari (tasse sugli): gettito, 309, 312.
 Affidavit: 170.
 Affrancamento: rendite enfiteutiche, 58.
 Africa Settentr.: <i>c. e.</i>, 163.
 Agenzia di emigranti: 21.
 Aggio: e <i>c. e.</i>, 166 — vicende, 342, 361 e segg. (vedi corso forzoso).
 Aggiotaggio: 369.
 Agro Romano: abitaz. dei contadini, 53 — bonifica, 62.
 Agricoltura: 3 — e <i>ind.</i>, 50.
 Agrumi: <i>prod.</i>, 76 — <i>c. e.</i>, 160.
 Alcool: <i>prod.</i>, 136 — tassa di fabbricazione, 137, 286, 313, — <i>c. e.</i>, 151 — consumo, 314.
 Alcoolismo: 314.
 Alimentari (<i>ind.</i>): 136.
 Aliquote delle imposte ed evasione fiscale, 276.
 Alta Italia (<i>soc. ferr.</i>): 240 e segg. — separazione della rete, 243.</p> | <p>America Meridionale: <i>c. e.</i>, 163.
 Amianto: 96.
 Amido: 139.
 Ammoniaca: 128.
 Analfabetismo: 17.
 Anidride carbonica: 138.
 Ansaldo (<i>stab. mecc.</i>): 106 — <i>prod. locomotive</i>, 107 — cantiere navale, 231.
 Anticipazioni bancarie: 360.
 Antimonio: <i>prod.</i>, 96.
 Apicoltura: 79.
 Arachide: 78.
 Argentina: <i>tr. com.</i>, 188.
 Argento: <i>prod. minerale</i>, 96 — monetazione, 335 e segg.
 Argini (dei fiumi): 220.
 Armi: <i>prod.</i>, 108.
 Asini: 83.
 Asse ecclesiastico: valore beni venduti, 49 — vendita beni, 318 e segg.
 Assicurazione (<i>soc. di</i>): 376.
 Assistenza sociale: 4 — spesa delle provincie, 334.
 Associazione laniera italiana: 116.
 Associazioni di contadini: 51.</p> |
|---|--|

- Atti non registrati:** 288.
- Atto addizionale alla convenzione di Basilea,** 252.
- Austria-Ungheria:** c. e., 164 — passaggio al protezionismo, 187 — nuove trattative con l'Italia, 197 — tr. com. del 1878, 211.
- Avanzo del bilancio:** 290, 307.
- Avena:** prod. 68, 69 — c. e., 159.
- Bachicoltura:** 77 (vedi bozzoli).
- Banca Hambro di Londra,** 168.
- Banca Nazionale nel Regno d'Italia:** convenz. per il prestito del 1866 da convertire, 281, 343 — scudi d'argento in riserva, 336 — lotta per l'unità di emissione, 339 — anticipazioni allo Stato, 341 — la crisi del '73, 344 — la legge del '74, 348 — ultime disposizioni speciali, 351 — ispezione del 1880, 357 — circolazione, 358.
- Banca Nazionale Toscana:** aumento del capitale, 339 — mancata fusione con la Banca Nazionale, 343 — la legge del 1874, 351 — sua pessima situazione nel 1879, 355 — ispezione del 1880, 357 — circolazione, 358.
- Banca Romana:** ragioni del suo mantenimento, 340 — legge del '74 348 — sua pessima situazione, 356 — ispezione del 1880, 358 — circolazione, 358.
- Banca Toscana di Credito:** legge del '74, 351 — ispezione del 1880, 357 — circolazione, 358.
- Banche ordinarie:** espansione del 1870-72, 367.
- Banche popolari:** e circolazione abusiva, 346, 350 — e il tasso di sconto, 371 — sviluppo, 367, 372.
- Banco di Napoli:** circolazione, 342, 358 — legge del 1874, 351 — ispezione del 1880, 357.
- Banco di Sicilia:** circolazione, 342, 358 — legge del 1874, 351 — ispezione del 1880, 357.
- Barbabietole:** 78, 138.
- Basilicata e questione meridionale:** 22.
- Belgio:** c. e., 163.
- Bastogi:** convenzione per l'Elba, 100.
- Beni demaniali:** 317.
- Bestiame:** censimento del 1881, 38, 80 — esp. in Francia, 81 — c. e. e interno, 160 — tassa, 330.
- Biacca:** 129.
- Biella:** ind. laniera, 117.
- Biglietti:** (vedi circolazione).
- Bilanci:** comunali, 326 — provinciali, 333.
- Bilancia:** commerciale, 165 — economica, 166 e segg.; c. f. e aggio, 363.
- Bilancio dello Stato:** 308 e segg.
- Birmania:** tr. com., 188.
- Birra:** prod., 137 — c. e., 151 — tassa, 286.
- Bismark e il protezionismo in Germania,** 186.
- Bollo (tasse):** gettito, 313.
- Bonifiche:** 60, spese per le, 62, 220.
- Boschi:** 79 (vedi foreste).
- Bottiglie:** prod., 132.
- Bovini:** 80 — c. e., 160.
- Bozzoli:** prezzi, 41 — prod., 78, 121 — imp., 155.
- Brioschi:** convenzione per l'Elba, 100.
- Bronzo:** 99.
- Buoni del Tesoro:** 321.
- Burocrazia:** 17.
- Burro:** 83 — c. e., 162.
- Cabottaggio:** italo-francese, 229.
- Caffè:** imp., 152 — dazi: (vedi finanza).
- Calce idraulica:** prod., 97.
- Caldaje:** vedi macchine e forza motrice.
- Calzaturificio:** 144.
- Cambio:** 174 — oscillazioni, 361.
- Canada:** c. e., 163.

- Canale Cavour**: riscatto, 317.
Canapa: prod., 77, 110 — ind., 110 — esp., 153.
Candele: prod., 131.
Cantieri navali: crisi, 228, 231.
Capitale: movimenti internazionali, 167, — straniero in Italia e italiano all'estero, 170.
Capitecnici: 88.
Cappelli: di feltro, 120 — di paglia, 157.
Capre: 82 — c. e., 161.
Carbone vegetale: c. e., 157.
Carbon fossile: imp., 158.
Carceri: spesa, 325.
Carri ferroviari: 273.
Carrubeti: 76.
Carta geologica d'Italia: 94.
Carta moneta: ed esigenze della finanza, 339 segg. — legge del 1874, 347 e segg.
Cartello doganale con l'Austria: 211.
Cartiere: 133.
Cartoline postali: istituzione, 227.
Cascami di seta: ind., 123 — c. e., 156.
Caseificio: 83.
Cassa Depositi e prestiti: profitti, 317 — prestiti comunali 332, e provinciali, 333.
Casse di risparmio ordinarie: sviluppo, 367, 372.
Casse di risparmio postali: istituzione e sviluppo, 373.
Castagne: prod., 76.
Catasto fondiario: 63.
Cavalli: censimento 1876, 38, 83 — c. e., 160.
Cave: 95, 97.
Cavi elettrici: 130.
Cemento: 97.
Cenisio (tunnel del): 237.
Censi (affrancabilità) e proprietà fondiaria, 43.
Censimento del bestiame: 38.
Censimento della popolazione: 18.
Cera: prod., 131.
Ceramica: ind., 131.
Cereali: incremento della cultura, 41, 64 — consumo totale, 69, 284, 313 — c. e., 159 — dazi, 181, 207; loro incidenza, 208.
Charles e Picard (soc. ferr.): 238.
Chimiche (ind.), 127 e segg. — c. e., 153.
Chinino: 129.
Cicoria: 139 — tassa, 286.
Circolazione: metallica, 173, 335 — cartacea, 339 (vedi carta moneta) — abusiva, 342, 345.
Cirio (soc. conserve alimentari): 140.
Civitavecchia: porto franco, 181, 280.
Codice marina mercantile: 231.
Colla: 131.
Colori: prod., 129, 130 — c. e., 153.
Colza: 78.
Combustibili fossili: prod., 97.
Commercio estero: 147 e segg. — ripartizione per via terrestre e marittima, 227.
Commissioni: Centrale per le dogane, 148 — consultiva per la pesca, 141 (vedi inchieste).
Complementari (ferrovie): 269 — e la viabilità ordinaria, 221.
Comuni: finanze, 326.
Concessioni governative: gettito tasse, 313.
Concia delle pelli: 142.
Concimi: uso e prod., 45, 57.
Conclave del 1878: 33.
Coniazione di monete: 335 — perdita, 338.
Connubio fra Destra e Sinistra: 27.
Conserve alimentari: 140.
Consorzi di irrigazione: 58.
Consorzio istituti di emissione: 350 e segg.
Consumo (tasse): gettito, 309.
Consuntivi: 278.
Contabilità di stato: 289.
Contadini: questione sociale, 51, 56 — alimentazione, 70.
Contatore (macinato): 283, 315.
Conterie: 132.

- Conti correnti bancari: 360.
- Contrabbando: di oreficerie, 146 — valore delle merci introdotte, 174, 181 — provvedimenti eccezionali contro, 219, 280.
- Contratti: agricoli, 51 — di borsa (tassa), 286.
- Contribuenti iscritti ai ruoli: 310.
- Convenzione di Basilea: 244 e segg.
- Convenzioni ferroviarie: 262 e segg.
- Cooperative: 11.
- Corallo: 142.
- Cordami: 111 — c. e., 153.
- Corde armoniche: 145.
- Corporazioni: religiose, 3, 26 — d'arti e mestieri, 225.
- Corso forzoso: effetti sullo sviluppo ind., 88 — progetto Seismit Doda per la soppressione, 356 — id. di Depretis, 354 — (vedi carta moneta).
- Corso legale dei Biglietti: 351 e segg. — ultime proroghe, 355.
- Costruzioni ferroviarie: 259 e segg.
- Costruzione navali: 228.
- Cotone: prod. in Italia, 76 — ind., 112, 178 — c. e., 154 — tariffa del 1878, 206.
- Cremor di tartaro: 129, 136.
- Credito: agrario, 42, 46, 367 — fondiario, 43, 45.
- Criminalità: 17.
- Crisi del 1873: e scioperi, 6 — e siderurgia, 100 — ind. meccaniche, 105 — influenza sul protezionismo, 195 — e circolazione cartacea, 344 e segg. — e lo sviluppo delle anonomie, 367 e segg.
- Crisi parlamentari: 27 e segg.
- Culto (fondo per il), 326.
- Dazi ad valorem: sui tessuti di lana, 117, 183, 206 — varii, 183 — abolizione, 205.
- Dazi fiscali: e finanza, 175 e segg. — di esp., 180, 282, 290.
- Dazi protettivi: maioliche, 132 — bottiglie e vetrerie, 133 — zucchero, 138 — ferro e macchine, 181 — tessili, 183 — del 1878: esempi, 206.
- Dazio di consumo: effetti sullo sviluppo industriale, 88, 178 — gettito, 314, 327 — e sperequazioni tributarie, 328.
- Debiti: comunali, 330.
- Debito ipotecario: 45, 46, 50.
- Debito pubblico: all'estero, 168, 170 — di Roma, 278 — conversione del prestito del 1866, 282 — interessi ed elasticità del bilancio, 321, e segg.
- Debito vitalizio: 324.
- Decime feudali: affrancamento, 58.
- Depositi franchi: 204.
- Destra parlamentare: caduta nel 1876, 29, 251, 257 — e il macinato, 301 (vedi Sinistra parl.).
- Diritti marittimi e consolari (gettito): 313.
- Disavanzo di bilancio: 307.
- Disboscamento: 80.
- Disoccupazione e opere pubbliche: 218.
- Dissidii regionali: 24 — macinato, 284, 298, 301 — tabacchi, 287.
- Dogane: gettito, 316.
- Domestici (tasse): 330.
- Donne (lavoro delle): vedi fanciulli.
- Duca di Galliera: 23, 223.
- Duilio: nave da guerra, 17, 232.
- Economie di bilancio: 15, 285, 289, 300.
- Edilizia (ricchezza): 310.
- Elba: leggi e convenzioni minerarie, 100 — prod. minerale, 101.
- Elezioni politiche: del 1874, 28 — del 1876, lotta alla Destra, 31 — del 1880, 34.
- Elvetica (stabil. mecc.): 106.
- Emigrazione: politica, 18 e segg. — e i contadini, 54.
- Emissioni di biglietti: 281 — ispezioni agl'istituti di, 357.

- Energia idraulica:** 284.
Enfiteusi e latifondi: 43.
Entrate dello Stato: 307.
Esercito: 17 — e ferrovie, 266.
Esercizio (tassa di): 330.
Esposizioni: Milano 1881, 4, 90 — Vienna, 89 — Parigi, 90.
Evasione fiscale: 276 — imposta di ricchezza mobile, 311 — macinato, 315.
Fabbricati (imposta): revisione per Firenze, 277 — sovrainposte, 288 — accertamento, 295 — gettito, 310, 327.
Fagioli: 70.
Fanciulli: legislazione sociale, 8.
Farine: c. e., 159.
Fave: 70.
Ferro: prod. 100-1 — prezzi del minerale, 102 — trattamento doganale, 181.
Ferrovie: esercizio governativo, 28 — influenza sul protezionismo, 176 — spese totali, 218, 307 — e strade ordinarie, 221 — e marina mercantile, 230 — politica ferroviaria, 236 e segg. — ripartizione della rete, 259 e segg. — costo per km., 268 — valore e reddito, 270.
Ferrovie Meridionali (società): 238 e segg.
Ferrovie secondarie: 270.
Ferruggine: 128.
Fiammiferi: 130.
Fichi: 75.
Filossera: 58 — in Francia, 73, 150.
Finanza: e politica commerciale, 175 e segg.
Fiscalismo ed economia nazionale, 13.
Firenze: finanza comunale, 29, 331.
Floricoltura: 78.
Florio (soc. navigazione): 223 e segg.
Focatico: 330.
Fondi segreti: economia di Lanza, 16.
Fondiarìa (imposta): 277, 310 — perequazione, 290 — gettito, 309.
Foreste: legge, 59 — statistiche, 79.
Forestieri (movimento dei) e bilancia economica, 167 — e i metalli preziosi, 335.
Forza motrice: ind., 93.
Formaggio: 162.
Forni: ind. siderurgica, 101, 103.
Fotografie: tassa, 215, 288.
Francia: c. e., 165 — politica commerciale, 185-6 — trattative con l'Italia, 194, 199 — rottura del 1878, 203 — convenzione del 1879, 210.
Frigoriferi: 140.
Frutta: prod. 75 — esp., 160.
Genova: porto franco, 181, 280 — dono del Duca di Galliera, 223 — ordinamento del lavoro nel porto, 226 — la crisi del 1873, 370.
Germania: c. e., 163 — politica commerciale, 186.
Ghiaccio: 140.
Ghisa, prod., 101 — prezzi, 102.
Giustizia: spesa, 325.
Gomma: 130.
Gottardo (tunnel): e economia nazionale, 91 — convenzioni relative, 237, 264.
Grano: prezzi 41, 66 — prod., 65, 69 — consumo, 69 — scambi, 67, 159 — dazio: 207.
Grano saraceno: 69.
Granturco: 66, 67, 69.
Grecia: c. e., 163 — tr. com., 188.
Guanti: 144 — c. e., 157.
Guardia nazionale: soppressione, 288.
Guarentigie (legge): 3.
Guatemala: tr. com., 188.
Guttaperca: 130.
Hoffman (fornaci): 97.
Honduras: tr. com., 188.
Idraulica: regime, 59 — spese per opere di, 220.

- Imposte:** aliquote, 275 — riscossione, 277.
- Inchieste:** agraria, 3, 38, 58 — lavoro dei fanciulli, 10 — industriale, 85, 177 — marina mercantile, 231 — ferrovie, 264 e segg. — macinato, 283 — imposta di ricchezza mobile, 311 — comune di Firenze, 331.
- Inchiostro:** 130.
- India:** tr. com., 163.
- Industrie:** progressi generali, 4 — forestali nel Mezzogiorno, 60 — ragioni della loro inferiorità, 86 — distribuzione regionale, 93 — politica industriale, 212 — e la crisi del 1873, 370.
- Infortuni:** 8.
- Inghilterra:** c. e., 169.
- Inondazioni:** 220.
- Interesse:** dei mutui fondiari, 50 — del debito pubblico, 323, 324 — dei debiti comunali, 332.
- Internazionale:** prima riunione nel 1872, 6.
- Ipoteche:** 46 — tassa, 313.
- Istituti di emissione:** ispezione del 1880 — 356 — circolazione, 358 — operazioni, 358 — (vedi Banche).
- Istruzione:** 17 — spesa dello Stato, 325 — dei Comuni, 327 — delle Province, 332.
- Italiani all'estero:** 19.
- Irrigazione:** 58.
- Iutificio:** 111.
- Lana (ind.):** scioperi, 6 — sviluppo, 120 c. e., 155 — dazi, 117, 183, 206.
- Lanificio Rossi:** 116, 119.
- Laterizi:** 97.
- Latta:** 99.
- Lavarello G. B. (Soc. Navig.):** 234.
- Lavoro:** e capitale, 4 — durata, 5.
- Legislazione sociale:** 7 e segg.
- Legname:** imp., 162.
- Legumi:** 70.
- Leva militare:** e i contadini, 53.
- Liberismo:** sua lenta scomparsa, 34, 175 e segg.
- Lino:** prod., 76, 109 — ind., 109 c. e., 153.
- Liquerizia:** 78.
- Liquori:** 138.
- Liri (cartiere del):** 134.
- Lista civile:** 324.
- Livorno:** commercio degli stracci, 133.
- Locomotive:** prod., 107 — numero, 273.
- Lotto:** e dazio sul grano, 208 — gettito, 316 — e casse di risparmio, 373.
- Lupini:** 70.
- Macchine:** lotta contro la loro introduzione, 5 — uso in agricoltura, 96 — e lo sviluppo ind., 87 — imp., 101.
- Macellazione (tassa):** 330.
- Macinato:** 29 — effetti sull'ind. molitoria, 140 — contatore e suoi inconvenienti, 283 — pesatore, 293 — gettito ed andamento, 314.
- Magazzini generali:** 181.
- Maiali:** 82 — c. e., 161.
- Maioliche:** dazi, 132.
- Malaria:** 24.
- Mandorle:** 76.
- Manganese:** prod., 95.
- Manomorta:** 313.
- Margarina:** 84, 140.
- Marina da guerra:** 17.
- Marina mercantile:** e bilancia economica, 166 — crisi ed andamento, 228.
- Marmi:** 97 — c. e., 157-8.
- Matrimoni:** 19 — fra consaguinei (tassa), 14.
- Meccaniche (ind.):** 91, 103.
- Merci:** trasporto per ferrovia, 271.
- Mercurio:** prod., 96.
- Messico:** tr. com., 188.
- Messina:** zona franca, 214.
- Metalli preziosi:** c. e., 148, 158, 171 — e moneta, 335.

- Metallurgia:** 99.
Meteorologia: 12.
Mezzadria: effetti sulla olivicoltura, 75.
Mezzogiorno: e l'emigrazione, 22 — e l'abuso del credito, 44.
Miniere: legislazione, 94 — valore della prod., 94, 98.
Ministero di Agr. Ind. e Comm.: 25, soppressione, 32 — ricostituzione, 33.
Ministero del Tesoro: 25, 32, 33.
Mobili: ind., 145 — c. e., 157.
Molitura: ind., 139 — forza motrice, 285 — numero dei molini, 315.
Moneta: metallica, 335 — cartacea, 339 — divisionaria, 337 (vedi carta moneta).
Monometallismo oro: 338.
Monopoli: gettito, 309.
Monteponi (miniere): 97.
Monti Frumentari: 44.
Mortalità: 18.
Mostre: marittima di Napoli, e di Milano (1871), 89.
Motori meccanici esistenti al 1880: 94.
Muli: 38, 83.
Mutuo soccorso (società) e lotta di classe, 6.

Napoli: orticoltura, 71.
Nascite: 18.
Navi: compra-vendita all'estero, 167.
Navigazione: movimento, 226.
Nicaragua: tr. com., 188.
Nichelio: prod., 96.
Noli e bilancia economica: 166.

Obbligazioni: ecclesiastiche, 279, 320 — delle Ferrovie Romane, 317.
Occhiali: 146.
Odero (stabil. meccanico): 106.
Olanda: c. e., 163.
Olii minerali: imp., 152 — dazi, 181 — (vedi petrolio e finanza).
Olio di oliva: prod., 74 — e semi oleosi, 140 — c. e., 151.

Opere dell'ingegno (diritti di autori): 18.
Opere pubbliche: politica, 14, 217 e segg. — spese dei Comuni, 327 — e delle Province, 333.
Oreficeria: 146.
Oretea (fonderia): 106.
Organizzazioni: operaie, 6 — padronali, 7.
Orlando (cantiere navale): 232.
Oro: riserva delle Banche, 360.
Orticoltura: 71.
Orzo: 68, 69.
Ossa: dazio di esp., 196.
Ostellaggio (diritto di): 204.
Ottone: 99.
Ovini: 82 — c. e., 161.

Paludi: 61.
Pareggio: definizione di Sella, 279 — del 1876, 290.
Passamanteria: 127.
Passanante: attentato a Umberto I, 34.
Paste alimentari: prod., 159 — c. e., 160.
Pastorizia: 82.
Patate: imp., 58 — prod., 70.
Patrimonio dello Stato: entrate, 317.
Patronato degli operai: 7.
Pecore: 82.
Peirano (Soc. di Navigaz.): 233.
Pellagra: 53, 67.
Pelli: ind., 142 — c. e., 157.
Peninsulare (Soc. di Navigaz.): 234, 236.
Perfosfato: 128.
Periodici: 18.
Perù: tr. com., 188.
Pesca: 141 — c. e., 141, 161 — accordo con l'Austria, 197.
Pesi e misure: diritti, 317.
Petrolio: prod., 97 — imp., 152 — tassa, 215, 278, 296.
Pianoforti: 145.
Pietrarsa (officine di): 107.
Pietre dure: 97.
Piombo: prod., 97 — metallurgia, 99.
Pistacchio: 76.
Piroscafi: 229.

- Politica:** agraria, 68 — commerciale: 12, 175 e seg. — economia: intervento dello Stato sulla prod., 3, 11, 86 — ed emigrazione, 19 — estera: con la Francia, 3, 27 — e spese militari: 17.
Pollame: c. e., 161.
Polveri piriche: 130.
Ponti: 107, 221.
Popolazione: 18 — agricola, 55 — e lo sviluppo industriale, 92.
Porti: politica: 222 — ordinamento del lavoro, 225 — movimento della navigazione, 227.
Porti franchi: abolizione, 181.
Portogallo: tr. com., 188.
Poste: 227.
Pressione tributaria: 14, 282 — influenza sul protezionismo, 184 — calcolo, 310.
Previsioni di bilancio: 289.
Prezzi: terreni, 49, 50, 71 — variazioni dei prezzi e protezionismo, 184 — influenza dell'aggio, 366.
Privative: gettito, 309.
Proviviri: 11.
Progressi agrari: 56.
Proprietà terriera: statistica: 47 — valore, 48.
Protezionismo: accentuazione, 11, 175 e segg.
Province: finanza, 333.
Pubblica sicurezza: spesa, 325, 333.
Questione meridionale: 22.
Questione sociale: 5 — nelle campagne, 51.
Raffinerie: di zucchero: 138.
Rame: prod., 96 — metallurgia, 99 — monete, 335.
Ravizzone: 78.
Regia cointeressata dei tabacchi: 302.
Regioni (vedi dissidi regionali).
Registro: proposta nullità atti non registrati, 288 — gettito, 313.
Rendita censuaria dei terreni: 49, 71.
Repertorio delle dogane: 209.
Residui di bilancio: 282.
Resina: prod., 59.
Restituzioni daziarie: 214.
Ricchezza mobile: riforma del 1877, 295, 311 — gettito, 309.
Rimboschimento: 59, 60, 79.
Rimesse emigranti: 167.
Rimpatrii d'emigranti: 19.
Riscatto delle ferrovie: 243 e segg.
Riscossione delle imposte: legge del 1873, 277 — spese per la, 324.
Riserve: istituti di emissione: 350, 360.
Riso: prod., 168, 169.
Robbia: 78.
Romane (Soc. Ferroviaria): 240 e segg.
Romania: tr. com., 188.
Rotschild: 168 — e le ferrovie dell'Alta Italia, 251 e segg.
Rotaie: 103.
Rottami di ferro: 100.
Rubattino (Soc. di Navigaz.): 233, 236.
Russia: c. e., 164 — politica commerciale, 187.
Rusteghi e il pareggio, 189.
Salari: dei contadini, 53 — e aggio, 366.
Sale: prod., 97 — monopolio, 317.
Salgemma: 97.
Santa Sede: rapporti con la, 2.
Saponi: ind., 130.
Scartamento ridotto nelle ferrovie: 269.
Scioperi: ind., 5 — agrari, 51.
Sconti bancari nella crisi del 1873, 344 — statistiche, 360.
Sconto (tasso di): 361, 371.
Scudi d'argento: coniazione, 336.
Scuole agrarie: 58.
Segala: prod., 68, 69.
Seme bachi: imp., 155.
Semi oleosi: 140.
Servizi marittimi: 233 e segg.

- Servizi pubblici:** gettito, 317.
Seta: ind., 121 — c. e., 156.
Siam: tr. com., 188.
Sicilia: provvedimenti eccezionali di pubblica sicurezza, 23, 28, 32 — estensione del monopolio di tabacchi, 287 — alienazione dei beni ecclesiastici, 318.
Siderurgia: 99 — sindacati, 102.
Sinistra parlamentare: e il pareggio, 14, 291, 306 — ed emigrazione, 20 — e le ferrovie, 240 e segg. — e le elezioni del '74, 28 — e il voto del 18 marzo, 30 — e i dazi doganali, 191 — e il corso forzoso, 354, 365 e segg.
Socialismo: prime manifestazioni, 6.
Società anonime: e sviluppo industriale, 89 — tassa, 313 — sviluppo nel 1870-72; e crisi del 1873, 368 e segg. — sviluppo e statistiche, 375.
Società ferroviarie: 237 e segg.
Società Ital. Calci e Cementi: 98.
Soda: 127.
Solfare: lavoro dei fanciulli, 9.
Sommacco: 78.
Sovraimposte: comunale, 327 e provinciali, 333.
Specializzazione industriale: 87, 104.
Spese dello Stato: 307, 324.
Spese militari: 17, 324, 325.
Spluga: valico ferroviario, 237.
Spugne: pesca, 142.
Stagno: 99.
Statistica: agraria, 63 — industriale, 86, 94 — ferroviaria, 271 — organizzazione nel Regno, 326.
Statistica (diritto di): 182, 210.
Stati Uniti d'America: c. e., 163 — tr. com., 188.
Stazioni agrarie: 58.
Stazzatura delle navi: 231.
Stearina: 131.
Stracci: c. e., 133, 135, 157.
Strade ordinarie: 220.
Strumenti musicali: 145.
Successioni: gettito tassa, 313.
Superficie del Regno: 63 — agraria, 64.
Sughero: 59.
Svincoli di foreste: 59.
Svizzera: c. e., 164 — accordo commerciale, 210.
Tabacchi: regia cointeressata, 202 — estensione monopolio, alla Sicilia, 287 — gettito monopolio, 317.
Tabacco: prod., 78 — c. e., 152.
Taranto: arsenale, 24.
Tare doganali: 184.
Tariffe doganali: del 1863, difetti, 184 — autonome, 197 — del 1878: ripartizione per categoria, 147 — intenti, 193 — attuazione, 203, 209 — caratteri, 204.
Tariffe ferroviarie: 263.
Tasse scolastiche: gettito, 317.
Telai meccanici: 111, 114, 125.
Telefoni: primi esperimenti, 228.
Telegrafi: 32, 227, 228.
Terraglie: 131.
Terre incolte: 64.
Terreni: imposta, 310.
Tesoreria (servizio di): 279-81.
Tessili: (ind.): 93, 108 — tariffa del 1878, 206.
Tessitura casalinga: 108, 114, 124.
Tevere: sistemazione del corso, 220.
Thiers: e la politica commerciale francese, 185-6.
Tintorie: di cotone, 115 — di seta, 126.
Traffico ferroviario: 271.
Tramvie: 213; prod., vetture, 106, 108.
Transito (commercio di): 149.
Trasformismo: 30.
Trasporti ferroviari (tassa): 286.
Trattati di commercio: 178, 188 e segg.
Trinacria (Soc. di Navigaz.): 234.
Turchia: 163.
Unione monetaria latina: 335 e segg.

Uova : c. e., 161.

Uve da tavola : 73.

Vagoni ferroviari : prod., 106, 107.

Valigeria : 144.

Valli di pesca : 61.

Valore locativo : 329.

Velieri : 229.

Venezia : porto franco, 182.

Vermouth : 138.

Vetriere : 132.

Vetture : tassa, 330.

Viaggiatori delle ferrovie : 272.

Vigneti : 72.

Vincoli forestali : 59.

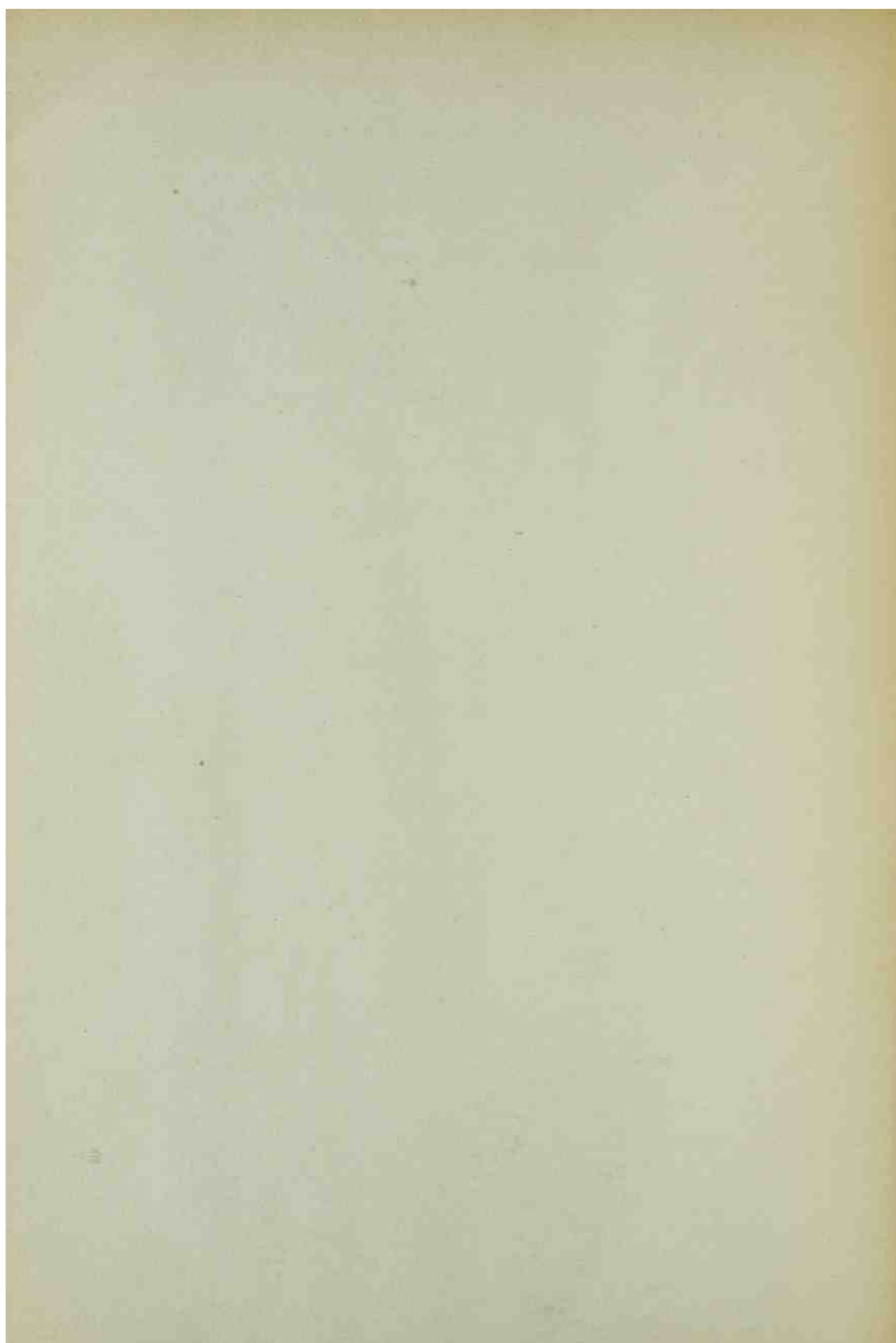
Vino : prod., 72 — esp. in Francia, 73,
150 — accordo con l'Austria, 212.

Vulture catastali : 57.

Zinco : prod., 97.

Zolfo : prod., 95, 96 — esp., 158.

Zucchero : consumo, 152, 213 — imp.,
152 — prod., 138 — regime fi-
scale, 213.



Un libro che vi interessa :

ECONOMIA DEI TRASPORTI MARITTIMI

DEL

PROF. EPICARMO CORBINO

del R. Istituto superiore di scienze economiche e commerciali di Napoli

Città di Castello, Stab. Tip. "L. da Vinci", - 1926

Un volume di 400 pagine,
in elegante veste tipografica,
con 50 tavole di dati di
nuova elaborazione: **L. 45.**
Inviando all'Autore l'importo
anticipato, si riceverà il volume,
franco di porto, per **L. 40.**

Rivolgersi all'Autore :

NAPOLI (117) - Via del Parco Margherita, 73 - NAPOLI (117)

LIRE QUARANTASEI
